Bíró Eugénia

AZ ALKOTÁS MERÉSZSÉGE

Budapest, 2003

AZ ELŐSZÓ GYANÁNT

Nem sokan tudják, hogy 1956 őszén először jártak magyarok Lhaszában — Tibet fővárosában. *Kőrösi Csoma Sándor* nemzetének fiai elérték azt, ami Neki nem sikerült annyi önfeláldozó erőfeszítése ellenére.

Tizenkét magyar szakember vezette át három — erre a célra kialakított — „Csepel HD-400”-as teherautót 4000 - 6000 méteres tengerszint feletti magasságon levő hágókon keresztül.

Erről szól e történet, kezdve az előzményes 1954-ben, Kínában tett kiküldetéstől, az akkori magyar autóipari Járműfejlesztési Intézet és a Csepel Autógyár alkotó mérnöki munkáján keresztül, a „Világ tetejére” sikeres út befejezéséig.

Köszönetemet fejezem ki a Járműfejlesztési Intézet-beli kollégáknak, — a jelenlegi Autó-Kut Rt., — akik rendelkezésemre bocsátották azoknak az éveknek a beszámolóit és egyéb dokumentációt.

Ugyancsak köszönettel tartozom *Rév Miklósnak,* aki hozzájárult a tibeti expedíció néhány fotójának felhasználásához.

A Szerző

Budapest, 1996.

I. AZ ÉRETTSÉGI BIZONYÍTVÁNY

Kovács Lajos, a Mogürt Külkereskedelmi Vállalat már nem fiatal, de jó megjelenésű igazgatója, az utóbbi időben – 1954-ben volt – egyre gyakrabban emlegette Kínát, a D-350 teherautók, IKARUSZ buszok és DR-50 dömperek oda irányuló exportja kapcsán.

— Valakit ki kell küldeni Kínába. Jönnek a reklamációk — mondogatta egyre kitartóbban.

— Miért ne menne Maga oda? Kína érdekes, sőt egzotikus ország — szabadkoztam én.

— Csak Magával együtt — tréfálkozott szertartásosan Kovács.

Így dobálgattuk egymásnak a labdát, mígnem a Külkereskedelmi Minisztérium minden viccet félretéve döntött: — utazik Kovács Lajos, Bíró Ferencné*, a harmadikat pedig válasszák ki saját maguk.

A Minisztérium természetesen becsült egy olyan nagy és sokat ígérő piacot, mint a Kínai Népköztársaság, ezért szó nélkül jóváhagyta a műszaki delegáció harmadik tagjának személyét, akit mi „válogattunk" — *Zerkovitz Bélát,* az IKARUSZ Autóbuszgyár főmérnökét. Akarva, nem akarva, vele együtt foglalkoznunk kellett a pekingi Kereskedelmi Kirendeltségnek a komoly vevő reklamációira vonatkozó jelentéseivel. Egy idő múlva csatlakozott hozzánk Kovács is. Belemerültünk a beszélgetésbe: — mindhárman megyünk Kínába. Óh, Kína — olyan távoli és – el kell ismerni – kevésbé ismert ország.

— Tulajdonképpen mit is tudunk magáról Kínáról?

— Ott mindenki kínai? ...

— Valóban?

— 1949-ben fejeződött be a felszabadító háború és most...

— Népköztársaság...

— Mao-ce Tung...

— Csou-en Lai...

— Hatalmas ország...

— Szegény ország... elmaradott... de kezd fejlődni...

— Vicc nélkül. Úgy tűnik, szégyenletesen keveset tudunk Kínáról.
Lényegében semmit nem tudunk...

Körülvettük magunkat irodalommal. Révai lexikon, Nagy Szovjet Enciklopédia és még néhány könyv. Általános tudnivalók: – Kínai Népköztársaság – Csun-hua zsenmin unhego (kínaiul). Területe kb. 9,9 millió km^2. Lakossága kb. 509 millió fő. (1951 évi adatok)** A továbbiakban 140 sűrűn szedett oldal következik: — államforma, természettani-földrajzi vázlat..., régészeti leírás..., történelmi vázlat..., stb., összesen 24 fejezet, beleértve a fegyveres erőket, politikai pártokat, a szakszervezeti mozgalmat..., és színházzal, mozival fejeződik be.

— No, ez azért túlzás.

— Egy kicsit Kína történelméről. Hallgassák: – „Kína történelmét az időszámításunk előtti 3. évezredtől tanulmányozzák..."

— Már megbocsásson...

— „Legendás uralkodók... legendás dinasztiák... háborúk a mongolok és a japánok ellen, az „ópiumháborúk" Anglia ellen. A XVII. században a Nercsinszki szerződés Oroszország és Kína között..., XIX. század: – szinte vég nélküli háborúk és belső felkelések. A XIX. század közepén (1858-ban) Kína kénytelen volt nem az egyenlő jogokat biztosító szerződést aláírni Trianzin-ben Angliával és Franciaországgal..."**

---

* A Járműfejlesztési Intézet részéről

** Nagy Szovjet Enciklopédia

— No, persze, nem egyenlő jogú… — jegyezte meg Kovács Lajos
— „A század végén — japán-kínai háború…"
— Akárhogy is, de harcolni megtanultak… — szól közbe Zerkovitz.
— Folytatjuk?
— No, még egy kicsit, csak a legfontosabbat.
— Kína hatalmas területe olyan ásványi kincsekben gazdag, mint a wolfram, ón, magnezit, réz, bauxit stb. … A hatalmas kőszéntelepek…*
— Egyáltalán nem szegény ország — mondja Kovács.
— Ah, ez mind „Ding an sich"** — jegyzi meg félhangon Zerkovitz, kezével legyintve.
— Miért? — tiltakozik Kovács, aki kitűnően értette Emmanuel Kantnak ezt a németül mondott filozófiai képletét. Nem hiába dolgozott a múltban Kovács nyomdai szedőként. A nyomdai munkások mindig a munkásosztály legképzettebb és legöntudatosabb részét képezték. — Természetesen, Kína még nem képes saját maga feldolgozni a saját gazdagságát, de várjanak csak – és „Ding für alle"*** lesz majd. Nagyon hamar eljön az idő, amikor a világ leggazdagabb országa lesz.
— Kételkedem, hogy nagyon hamar…, sőt, hogy egyáltalán eljönne. Ehhez magas technikai színvonal kell. — A szkeptikus nem adta meg magát.
— Nos, én eldöntöm a maguk vitáját: „Kína földjének méhe régóta vonzotta a technikailag fejlett országok érdeklődését ezen lelőhelyek rablógazdálkodásszerű kiaknázása céljából, kihasználva a kínai mandarinok gyengeségét, elmaradottságát, és korruptságát. Még 1911-ben – négy állam – Anglia, Franciaország, Németország, USA – egy bankkonzorciuma megállapodást kötött „a természeti kincsek kiaknázásának jogáról".
— És még: – „1915-ben Kína kénytelen volt elfogadni „Japán 21 követelését" és sok egyebet…"****.
— Íme, látja, tisztelt Kovács elvtárs! — így Zerkovitz.
— Várjon, várjon — emelte fel tiltakozón Kovács a kezét — mindjárt felolvasok magának valamit. Itt van — vette kézbe a könyvet, amit magával hozott. — Íme: – „Mindazonáltal a XIX. század végét és a XX. század elejét a nemzeti vagyon felháborító rablása és kiárusítása elleni tömeges tiltakozások jellemzik. És különösen felerősödött az oroszországi Nagy Októberi Forradalom után."
— Lehetséges, nagyon is lehetséges. Azonban Kína abban az időben nem valósított meg hasonló forradalmat Oroszország példájára. Nem kevés idő kellett ennek a népnek… csaknem 40 év…
— Mi az a 40 év Kínának, ahol az időt évezredekben mérik? Íme, nézze: – „1922 január-március: hong-kongi tengerész sztrájk, 1923 február" — olvassa tovább Kovács — „sztrájkolnak a Peking-Hankoui vasutasok, 1925-ben sztrájk a japán gyárakban…, ugyanakkor a 16 hónapos sztrájk kezdete Hong-kongban és Kantonban, az angol vállalatoknál…"

Kovács lapozza a könyvet, majd folytatja:

— „Hosszú lenne mindent felsorolni, ami az országos forradalmi lendületet érinti" – végül is… „Mindez a kínai népi-felszabadító hadsereg létrehozásához vezetett… 1928 áprilisában Mao-ce Tung és Csu-te csapatai egyesültek. Hosszantartó és kimerítő háború után – 1928-tól 1949-ig a Népi Felszabadító Hadsereg alakulatai bejutottak Pekingbe. 1949. október 1-jén pedig közzétették a Központi Népi Kormány Nyilatkozatát a Kínai Népköztársaság megalakulásáról."****

* Nagy Szovjet Enciklopédia
** Magában való dolog
*** Mindenki számára való dolog
**** Új Magyar Lexikon

Kovács összecsapta a könyvet, és ünnepélyesen kijelentette:

— Íme, oda megyünk mi most, 1954-ben, 5 évvel a nevezetes esemény után. És most pedig menjünk ebédelni.

— Kovács elvtárs, elvihetem pár napra a könyvet? — kérdezte Zerkovitz.

— Természetesen, tessék.

* * *

Amíg utazásunk előkészületei folytak — útlevelek és egyebek — néhányszor összejöttünk a MOGÜRT-nél, hogy végleg rendezzük az összegyűjtött anyagokat, a reklamációkra adandó válaszaink megalapozása céljából.

Visszaadva Kovácsnak a tőle kapott könyvet, Zerkovitz azt mondta:

— Köszönöm. Sok érdekeset találtam benne. Például: „Az ezeréves kínai civilizáció jelentősen gazdagította a tudományt, értékes eszközöket adott az emberiségnek. Köztük van például, az iránytű felfedezése, a papírgyártás, a könyvnyomtatás, a puskapor. A selyemipar és a porcelán, gyönyörű tulajdonságaikat tekintve felülmúlhatatlanok."* — majd így folytatta:

— Lassan kezdek megbékülni a gondolattal, hogy Kínába kell utaznom, és ki tudja mennyi időre...

— Miért? Nem akarja itt hagyni a gyárat? Vagy van befejezetlen munkája?

— Nem. Sokkal egyszerűbb az egész: nem akarom itt hagyni a kislányomat. Nincs még három éves...

— A legkedvesebb életkor.

Ekkor mindegyikünk elővette a szentként őrzött fényképeket. Nézegettük Zerkovitz kislányát, Kovács gyerekeit és az én első unokámat, Ancikát, aki ebben az évben, júliusban született, mondhatni egészen „újszülött" volt.

— Szavamat adtam — mondta Zerkovitz —, hogy nem válok meg hosszú időre a kislányomtól, de a jövőben úgy építem fel az életemet, hogy naponta jusson szabad időm vele lenni... — egy pillanatra elhallgatott, körüljáratta a szemét Kovácson és rajtam, majd nyilvánvalóan megbizonyosodva jóindulatú figyelmünkről, folytatta — Az én szüleim mozgalmas világi életet éltek, és nem volt elég idejük, hogy játszanak velem, mesét olvassanak... Gyermek koromban ritkán lehettem együtt a szüleimmel. Csak az maradt meg az emlékezetemben, ahogy reggeli, ebéd után és az előtt, amikor az ágyamba indultam, odamentem hozzájuk kezet csókolni... Na, tessék. Az én lányom hadd kapjon tőlem sok szeretetet és melegséget, és emlékezzen erre egész életében. Ezért nem akartam sehova elutazni, különösen ilyen messzire...

— És most?

— Mit tehetnék. Próbáltam visszautasítani... — Felemelte a fejét és mosolyogva ránk nézett:

— Maguk először rábeszéltek, most meg egyenesen felkeltették az érdeklődésemet Kína iránt...

Így tárult fel ennek a külsőre teljesen begombolkozott embernek a bonyolult lelki világa előttünk. Az autóiparban tisztelték, értékelték, és nem vonták kétségbe szakmai tudását, ám mint embert száraznak és megközelíthetetlennek tartották.

Valójában egy lelkileg nagyon sebezhető ember, telve érzelmekkel és érzékenységgel, zeneileg tehetséges, amiről közös utunk során sikerült meggyőződnünk. Apja — Zerkovitz Béla (1881-1948), híres magyar zeneszerző, írt néhány operettet (Aranyeső, Katonadolog, Árvácska) és slágereket.

Így, összegyűlve a felelősségteljes küldetés érdemi előkészítéséhez, személyesen is szorosabban megismerkedtünk egymással, ami végső soron segített abban, hogy leküzdjük kínai partnereink kifogásainak értékeléséhez való hozzáállásunkban elkerülhetetlenül fellépő szakmai el-

* Új Magyar Lexikon. 4. kötet, 288. old.

lentéteket. Nem csak Kovács Lajos, mint a MOGÜRT igazgatója, hanem még a pekingi Magyar Kereskedelmi Kirendeltség vezetősége is valamilyen okból a postás szerepét töltötték be: átvették-továbbküldték. Bár a Kirendeltség állományában voltak akkor mérnökök is: – Zserom Károly és Somhegyi Kristóf – fiatalok, és mint kiderült, nagy tudásúak. Úgy tűnhetne, hogy íme, itt van a magyar Kirendeltség kezében a lehetőség a reklamációk helyben tisztázására, és országuk ipara érdekeinek megvédésére. Ehelyett, megható összetartásban Kováccsal, hirdették „a vevőnek mindig igaza van" könnyű doktrínát.

A mi autóiparunk akkor még nagyon fiatal volt. Magyarország a felszabadulás előtt is gyártott, pontosabban „csinált" ún. egyedi gépkocsikat; Győrben volt a RÁBA gépgyártó vállalat, Budapest elővárosában, Mátyásföldön működött az Uri-testvérek gyára. Budapesten a Hoffer és Schranz traktorgyár virágzott. Mindenütt voltak mérnökök, konstruktőrök, autólelkesedők. Néhányan közülük külföldre menekültek, de a többség maradt és munkát kapott, a Horthy-rendszer néhány különösen szenvedélyes követőjének kivételével, akikkel az új kormány nem nagyon kegyeskedett: vagy lágerbe küldték őket, vagy bíróság elé állították. A lágerekből a szakembereket hamarosan kiengedték és ellátták őket munkával. Néhányan közülük hasznosnak mutatkoztak, részt vettek a népgazdaság helyreállításában. Közülük ki-mit gondol magában, miben reménykedett és mire készülődött – mindez csak 1956-ban, majd a 80-as évek végén került felszínre.

Az autóipar, mint olyan, Magyarországon a Csepel Autógyár beindításával született meg. 1949 novemberében a kormány közzétette autógyár létesítésére vonatkozó határozatát, amihez biztosította a Budapest közelében lévő, volt „Messerschmitt" gyár lebombázott épületeit.

„A Népgazdasági Tanács a Magyar Népköztársaság Kormányától átruházott hatáskörben a nemzeti vállalatról szóló 1948. XXXVII. tc. 8. §. alapján az 1949. évi november hó 3. napján 322/16/1949. szám alatt hozott határozatában

Csepel Autógyár

nemzeti vállalat alapítását határozta el."

Kivonat az 1949. XI. 18-án kelt alapítólevélből

Valójában erre az időre (1949 november) az autógyár már megkezdte működését, meg sem várva a dokumentumoknak a bürokrácia útvesztőin való átjutását, összeállították a vezérkart: igazgató, főmérnök, építésvezető (a gyár megvalósítás fő figurája) és így tovább.

Ahogy akkor az országszerte volt, a háború utáni pusztulás, a romok eltüntetésére, a törmelék eltakarítására, a régi helyreállítására és mind több új építésére szólította az embereket. Így itt is egész rövid idő alatt rendbe hozták a terjedelmes területet, felépítették a lerombolt épülettömböket és a gyárigazgatóság épületét. Ahonnan csak tudták, onnan szerezték és kapták a szükséges berendezéseket, de ami a fő – ide vonzották a mérnököket, mesterembereket és munkásokat; létrehozták a gazdasági irányító apparátust. Íme megjelent a pártszervezet, a szakszervezet, sőt még a ... labdarúgó csapat is. (Bárcsak lenne valaki, aki megírná a Csepel Autógyár születése és keletkezése e szakaszának összes kínlódását!)

A még 1947-ben kidolgozott 3-éves Népgazdasági Tervnek megfelelően, teljesen nyilvánvaló volt, hogy megvalósításához teherautók kellenek. Kellenek az ipari szállításokhoz, a mezőgazdaságnak, a kereskedelemnek, a hadseregnek.

Természetesen rögtön felmerült a kérdés: milyen típusúak, teherbíró-képességűek legyenek, milyen motorral rendelkezzenek stb.

Minden autós konstruktőrnek kész véleménye, terve, ambíciója volt. És persze vitatkoztak volna egymással, és a viták és perlekedések a végtelenségig húzódtak volna.

Egy bölcs döntés azonban elejét vette mindezen zűrzavarnak és huzavonának: megvették az osztrák Steyer-cég licenszét – egy 3,5/4,0 tonnás teherautót, diesel-motorral, és a főbb alkatrészek és részegységek szállítását a gyártás első időszakára. Minden konstruktőr, technológus és egyéb szakember megtalálta a helyét a növekvő és fejlődő magyar autóiparban, annak is inkább, mivel megalakult és működni kezdett a Járműfejlesztési Intézet (JAFI), ami Magyarország autóiparának befejezett struktúrát adott.

1950 végétől a Csepel Autógyár megkezdte a 3.5 tonnás D-350, majd később a D-400 típusú teherautók gyártását; motorokat szállított a traktorgyárnak, kész alvázakat motorral együtt az IKARUSZ gyárnak; szállított motorokat kompresszorokhoz, majd később megkezdte a gépkocsik gyártását a hadsereg számára is. Még 1975-ben rendesem működött és fejlődött a gyár, melyről az akkori Kohó és Gépipari miniszter tanúskodik.

> **„A vállalat tevékenységi köre: *tehergépkocsik, vontatók, dömperek, különleges rendeltetésű közúti gépjárműalváz, fenékváz és felépítmény, közúti gépjárművek szerelvényei, tartozékai és alkatrészei, pótkocsik, oldalkocsik, utánfutók, kormánymű közúti gépjárműhöz, belsőégésű motorok, tengelykapcsolók…, egyéb speciális termékek gyártása.*"**

A Kohó és gépipari miniszter
– *Nemeslaki Tivadar* –
1975. VIII. 22. FI/765. sz. hat.

Most pedig… Nézzük inkább mi volt 1954-ben: – A Csepel Autógyár külföldi vevőktől kap reklamációkat. Ezt már úgy lehet tekinteni, hogy a magyar autóipar kinőtt a gyermekkorból – „érettségi bizonyítványt" kapott. Vagyis, normális viszony alakult ki a gyártó és a fogyasztó között.

Kovács Lajos természetesen, kissé másként látta a reklamációk halmazát. De ebben a kérdésben kisebbségben maradt.

II. TEHÁT KÍNÁBA UTAZUNK

Mögöttünk maradt Budapest, Moszkva, Szverdlovszk, Novoszibirszk, Irkutszk, Ulan-Bator, Szain-Sande.

Repülőgépünk utasai — teljes nemzetközi gárda: 6 magyar, 3 orosz, 2 mongol, 1 japán, aki tetteti magát, hogy egyetlen európai nyelvet sem ismer. Az irkutszki repülőtéren kínaiak, franciák németek, és néhány dél-amerikai várt a beszállásra. Íme a mi kis társaságunk; összesen 34 órányi repülés.

És íme, a repülőgép szárnya alól lassan előúszik a Kínai Fal fogazott szalagja, élesen kirajzolódva a hegygerincen... Hamarosan kigyullad a lámpa: „Öveket kérjük becsatolni"... Érezhetően hallatszik a változás a motor működésében; és a gép szárnya alatt, alig észrevehető szürkés homályban kirajzolódik a kínai mandarinok Nyári Rezidenciája: szeszélyes formájú tavak, amelyeket púpos hátú hidakkal és átjárókkal keresztezett csatornák kötnek össze egymással. Egy hegyen pedig — a legnagyobb háromszög alakú tó partján — egy hatalmas palota hajlított tetőzettel és ívelt párkányzattal, tornyokkal.

Ezzel a benyomással értünk földet Pekingben.

Egy rövid úti-okmány ellenőrzési procedúra — és itt az ősi Kína, jelenleg a Kínai Népköztársaság földjén vagyunk (Csuan-hua zsenmin hunhego).

Mindez 1954. október 6-án, délután 3 órakor volt. (Budapesten még csak reggel 8 óra van).

Nagyon hamar megszoktuk Pekinget. Az új Szan-Tja-Fan-Tjen szállodában szállásoltak el bennünket. Onnan 20 perc a Kirendeltségig gyalog, az út egy része a fő utcán — Van-Fu-dzin dacze — vezet. Eleinte mindig úgy és ugyanazon útvonalon mentünk, de hamarosan megszoktunk és szabadon járkáltunk az egész városban. A házak falán és a cégtáblákon különböző színű hieroglifák virítanak. Az utcákon villamosok járnak, ritkán autóbusz és még ritkábban személygépkocsi, viszont egyforma nadrágba és rövid felsőkabátba öltözött férfiak és nők kerékpáros áradata hömpölyög; a riksákat nem maguk után húzzák, hanem egy háromkerekű kényelmes kocsi pedáljait tapossák, a hátsó ülésen pedig ül az utas.

Én magam persze egyszer sem ültem riksába, de már megszoktam a látványt. Hatalmas mennyiségű ilyen riksa van itt, és ezek bizonyára meg is oldják jelenleg az emberek és az áruk városi szállítását.

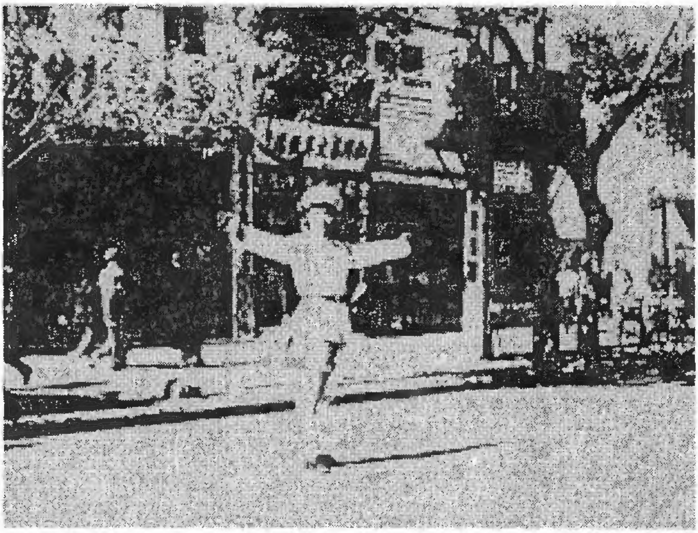
Pekingnek 2,5 millió lakosa van. Az utcák egész nap tele vannak tömeggel, de nem látni tumultust, nem hallani sem gorombaságokat, sem kiabálást. A gyalogosok az utcákon nagyon méltóságteljesen, ugyanakkor fesztelenül viselkednek. Rengeteg a gyerek. A nők meg egészen kisfiúsak, vagy copfosak, vagy körbevágott hajúak, ritkán viselnek frizurát. A pamut anyagokból készült ruhák színe leginkább kék és annak különböző árnyalatai.

Jellemző, hogy nincsenek koldusok, nincsenek különösen jól öltözöttek, de minden akkurátus és tiszta. És mindenki valahogy nagyon fiatal.

A város korán ébred, de szorgos hangyabolyra hasonlít: járnak-kelnek, utaznak, árut visznek riksákon, kocsikon vagy bambusz-rudakra rakott kosarakban.

A rendőrök mindkét kezükkel integetve irányítják a forgalmat. Valahol egy útkereszteződésben megállva, sokáig képesek voltunk elálldogálni és nézni, mit csinál egy-egy rendőr. Mindene mozgásban van: folyton jön a villamos meg az autóbusz, itt meg még riksák utasokkal; sűrűn jönnek a kerékpárosok, és a legfőbb — a gyalogosok, ez a nemtörődöm népség, amelyre vigyázni kell...

Zerkovitz Béla ugrál a megelégedettségtől, amikor Peking utcáin IKARUSZ buszt lát. Úgy tűnik, már ideje lenne megszoknia, hiszen autóbuszainkkal itt elég sokszor lehet találkozni. De nem! Alig győzi mondogatni: „Nézzétek, nézzétek, megint egy IKARUSZ!"



És íme ő – a rend őre

Ki kit fogott meg — mi a gyerekeket, vagy ők minket — most már nehéz megmondani.

Mindenesetre valamennyiüket lefényképeztem a „szent kutya" lábánál.

Azok után pedig, ahogy Zerkovitz hallgatva és kritikusan követi tekintetével a SKODA, ZISZ és egyéb eredetű buszokat, nem tudja megállni, hogy meg ne jegyezze: Mégis csak szép az IKARUSZ!

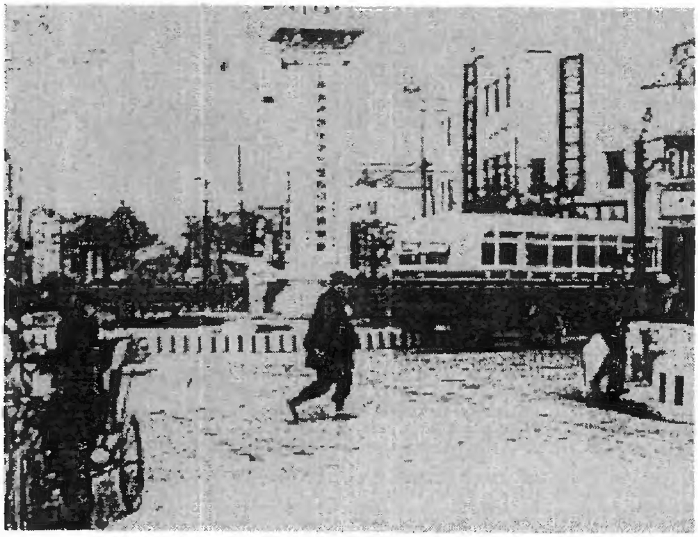
Mit lehet vele kezdeni?...

Itt van ő – a saját termék sovinisztája – balról a szélső (a felnőttek között)

A képen Zerkovitz mellett áll Kovács Lajos: a MOGÜRT Külkereskedelmi Vállalat igazgatója, csoportunk másik tagja, a gyerekek nagy rajongója, ragyogó társ és nagyon kellemes útitárs, mindig nyugodt, kiegyensúlyozott és megfontolt.

Dr. Braun Pál, akivel itt Pekingben ismerkedtünk meg, semmilyen kapcsolatban nem volt az autóiparral. Annyira, hogy még a közlekedésben is más eszközöket részesít előnyben, például... a kerékpáros riksát. Vele történt meg az a mulatságos eset az „Új Szálló" főbejáratánál, hogy miközben kifizette a riksát, feltartóztatta az egész diplomáciai testületet, amely előkelő gépkocsikon érkezett a szállodához, ahol aznap este fogadást adtak az indiai miniszterelnök, *Dzsavaharla Nehru* tiszteletére... de ez külön történet.

Dr. Braun Pál (jobbról a szélen áll) szomszédunk volt a szállodában. Egészen más okból érkezett Kínába, mint mi, de pekingi tartózkodásunk első napjaiban — amikor a magyar és a kínai fél között az együttes munka programjára vonatkozó megbeszélések folynak — van egy kis idő a város megtekintésére, amit együtt meg is tettünk.



Peking, Van-Fu-czin datze

Egy ekkora várost, mint Peking, nem lehet teljes egészében megtekinteni az alatt a néhány szabad nap alatt, ami rendelkezésünkre állt. Ennek ellenére igyekeztünk eljutni a város régi negyedeibe is, ahol a szűk, kanyargós utcákon csak kerítések és kapuk vannak. A lakóházak, a kis udvarok belsejében vannak, ide néznek a lakások ablakai is.

Nagyon érdekes a régi Peking kereskedelmi negyede: a ház üzlet is, a műhely is, ahol kereskedelmi cikkeket gyártanak. Ugyanúgy mint a régi Moszkvában, ahol megmaradtak a lakósok foglalkozását meghatározó olyan régi utcanevek, mint „Kocsigyártó utca" (Karetnaja), „Vadász-sor" (Ohotnij rjád), „Kovács-híd" (Kuznyeckij moszt); Pekingben is, ha lámpaernyőt akarsz venni, menj a „Lampionok" utcájára".

Van „Selyem utca", „zászló utca". Itt nemcsak üzletek vannak, hanem minden üzlet mögött egy-egy műhely is, ahol ezeket a termékeket mesterien készítik.

Természetesen mindezt meg lehet venni az állami üzletekben is, a nagy, széles Dun-any-min, Van-Fu-cin datze, Dun-cjao-szjan utcákon. Nagyon élénk a kereskedelem, egymás után nyílnak az új, nagy állami üzletek. Jellemző, hogy az orosz nyelven megjelenő „Új szó" című újság hirdetéseket közöl az üzletekről és a kapható árucikkekről.

Ezen nem is lehet csodálkozni, ha figyelembe vesszük, hogy különböző országokból és a világ különböző részeiből az utóbbi időben milyen nagy számban érkeznek a külföldi vendégek Pekingbe.

Hirdetés az „Új Szó" c. újságból

Az alatt a viszonylag rövid idő alatt, amíg Pekingben voltunk, ide látogatott Dzsavaharlal Nehru, India miniszterelnöke, U-Nu, Burma miniszterelnöke, egy angol kereskedelmi delegáció, a Vietnami Demokratikus Köztársaság delegációja, egy csehszlovák kereskedelmi delegáció, egy magyar kereskedelmi delegáció, valamint nagy számú kulturális és műszaki kapcsolatokat építő csoport.

1954 októbertől decemberig tartó kínai tartózkodásuk alatt ide látogatott a moszkvai Nyemirovics-Dancsenko Szín-

ház, az Indiai Nőküldöttség, az Indonéziai Ifjúsági küldöttség; Pekingben tartották ülésüket az Ügyvédi Világszövetség küldöttei. Itt vendégszerepelt a Mojszejev-együttes, itt tartózkodott egy nagy szakértői delegáció az október elején Pekingben megnyíló Szovjetuniót bemutató kiállítás kapcsán; és itt volt a világ különböző részeiből különböző ügyekben érkezette egész tömege.

Fehér turbán, fehér nadrág, hosszú fekete kabát — indiai diák, orvos, jogász. Színes hosszú szoknya, sál a vállon és a fejen, kis vörös folt a homlokon — indiai asszonyok. Sárga köntös álló gallérral, piros sállal övezve — mongol férfi vagy nő. Minden lehetséges európai öltöny és kalap minden színben — vendégek Európából.

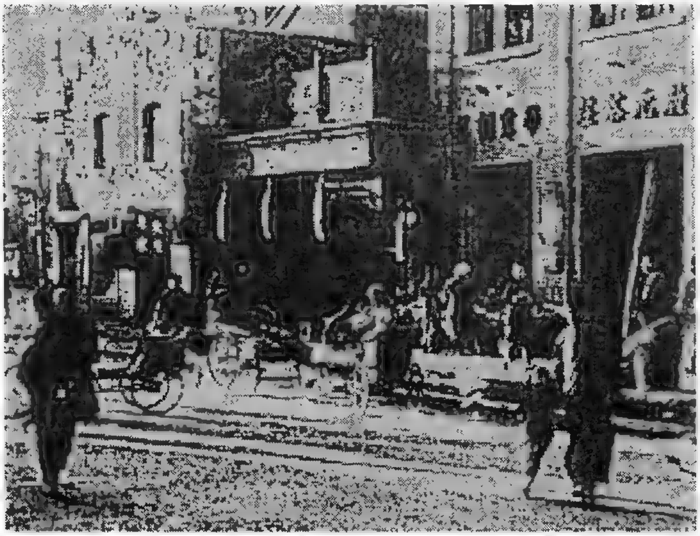
Mellettük pedig szerény kék alakok: a házigazdák mutogatják városuk, országuk nevezetességeit. Nagyon csendesen, nyugodtan, szerény méltósággal mesélik, hogyan számolják fel a múlt örökségét: a piszkot és zsúfoltságot; valamennyien — felnőttek és gyerekek — hogyan gyűjtötték össze, hordták el és égették el a sokéves szemetet, hogyan irtották ki a patkányokat és a legyeket, hogyan szüntették meg a járványos betegségeket, szélesítették az utcákat, ültettek fákat, építettek iskolákat és játszótereket.

„Az utolsó mohikán" — bádogos mozgó műhelyével

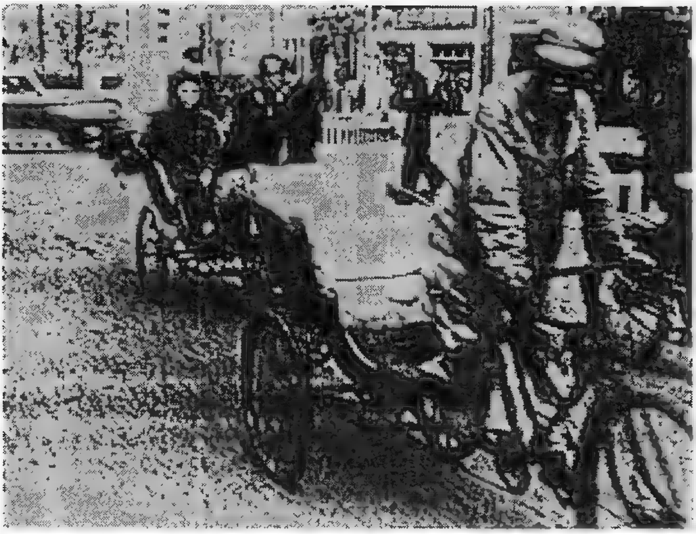
Számunkra itt minden rendkívül érdekes volt és a személyes benyomások és találkozások révén nagyon könnyen felfogható, mivel szó szerint minden pillanatban saját szemünkkel láttuk a régi idők emlékeit, a termelés, szállítás, építés feudális módszereit, és emellett a kínai ipar teljesen modern termékeit, az új építkezéseket, új kultúrát, és ami a legfőbb, az új embereket.

Mindez Kínába jellemző módon együtt él a legkülönösebb összefonódásokban. Különös kíváncsisággal és érdeklődéssel figyeltük ezt a sajátosságot, a régit és ókorit még nagyobb kedvvel, mint az újat, valószínűleg azért mert tudatunk azt súgja: „ezt utoljára látod, valószínűleg több utazás ide már nem lesz".

Peking valóban a Kelet központjává válik, idővel még az is lehetséges, hogy a világ második központja lesz. Annyi különböző országbeli képviselő, annyi delegáció, annyi minden-



Peking. Nyugodtan át lehet menni az utcán



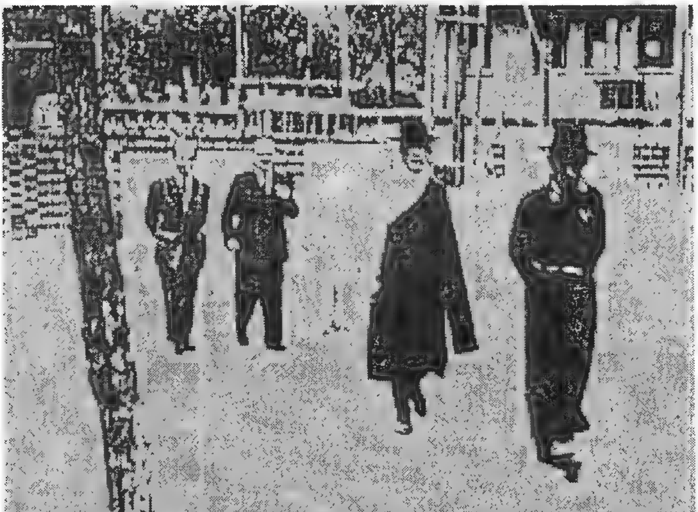
Pekingi kerékpáros riksa

féle elképzelhető műszaki, kulturális és egyéb bizottság van itt, — jó, hogy Kínában emellett még van 600 millió kínai…

Természetesen, minél többet szerettünk volna tudni Kínáról: államformájáról, gazdaságáról, kultúráról, arról, hogy milyen változások mentek végbe az utóbbi 5 év alatt.

Ahhoz, hogy ezekben a kérdésekben eligazodjunk, bizonyos segítséget adott a már korábban említett orosz nyelven megjelenő kínai újság — az „Új Szó".

Sokat merítettünk ebből az újságból, sokat megtudtunk a Kínáról szóló könyvekből, sok érdekeset meséltek nekünk a Nagykövetség és a Kirendeltség munkatársai. Néhányan őszinte érdeklődéssel és mély szimpátiával komolyan tanulmányozzák azt az országot, amelyben dolgoznak.



Peking gyalogosai: Tibet és Magyarország

Számunkra nagyon fontos és érdekes volt, hogy megismerkedtünk magyar aspiránsokkal, akik már jól beszéltek kínaiul. Ők bevezettek bennünket az egyetemi tanárok körébe, akikkel találkozni nagy öröm volt, mivel tőlük első kézből kaptunk rendkívül gazdag és érdekes információkat.

Szívesen ismertették velünk a Kínai Népköztársaság államrendszerét, amely közigazgatásilag tartományokra és autonóm területekre oszlott akkor — 1954-ben. Ez így festett:

1.	Észak Kína	(Hubej)	kb.	70	millió lakos
2.	Észak-Kelet Kína	(Dunbej)	kb.	42	millió lakos
3.	Észak-Nyugat Kína	(Szibej)	kb.	29	millió lakos
4.	Kelet-Kína	(Huadun)	kb.	148	millió lakos
5.	Közép-Dél Kína	(Yünnan)	kb.	140	millió lakos
6.	Dél-Nyugat Kína	(Szinan)	kb.	77	millió lakos
1.	Tibet autonóm terület		kb.	1	millió lakos
2.	Belső-Mongol autonóm terület		kb.	2,5	millió lakos

Nem lenne érdektelen néhány jelenlegi adatot idézni: a B.SZ.E és Kína általános áttekintés c. könyvekből.

„Közigazgatási szempontból Kína 22 tartományra, 5 autonóm területre és 3 közvetlen a központi kormány alá tartozó nagyvárosra oszlik: Peking, Shanghai és Tianjin. Peking lakossága 9,23 millió (1982-ben). A népességnövekedésre jellemző: 30 év alatt (1949 - 1979) a lakosság száma majdnem félmilliárdra, 429,2 millióra emelkedett úgy, hogy 1979-ben már 970,9 millió volt. 1996-ban pedig már közel volt a másfél milliárdhoz."*

Érdekes megjegyezni, annak ellenére, hogy a tartományok és az autonóm területek államhatalmi szervei közvetlenül a Központi Népi Kormány-Tanács alá vannak rendelve, a tartományok és területek nagyfokú függetlenséggel és önállósággal rendelkeznek, saját minisztériumaik vannak. Ezt az indokolja, hogy ezek a Vidékek mind területüket, mind lakosságukat tekintve versenyre kelnek sok európai országgal; azonkívül minden Vidéknek megvannak a saját földrajzi, gazdasági és kulturális sajátosságai, amelyeket nehéz a központból figyelemmel kísérni.

Később, utazásunk során meggyőződtünk arról, milyen fontos szerepet játszanak a helyi hatalmi szervek, amelyekkel időt nem vesztegetve, egyeztetni lehet a felmerült problémákat.

A kínai partnerekkel való érintkezésben a magyar aspiránsokon kívül nagy segítséget nyújtott a Kirendeltség mérnöke, Zserom Károly, aki már régóta Kínában dolgozott és jól ismerte a kínai nyelvet. Vele együtt voltunk a Pekingi Operában, néztük meg a régi dinasztiák sírboltjaihoz vezető nevezetes utat, amelynek szélén különböző állatok hatalmas szobrai vannak elhelyezve.

Csepel D-400 az ősi dinasztiák sírboltjaihoz vezető híres úton, amelynek széleit különböző hatalmas szobrok szegélyezik

* B. SZ. E. és „Kína általános áttekintés" c. könyv

Végül is szakítottunk időt megnézni a kínai mandarinok Nyári Rezidenciáját; megpróbáltunk itt is fényképezni, de el kell ismerni, hogy a fényképek semmiképpen sem tudják tükrözni azokat a benyomásokat, amelyek felejthetetlenül megmaradtak emlékezetünkben. Ezek a létesítmények vonalaik és színeik harmóniáját tekintve olyan gyönyörű és eredeti, befejezett együttest képeznek, ami csak Kínában látható.

Karcsi — így hívtuk Zseromot — elvitt bennünket a „Gundel"-be. A Kirendeltség dolgozói így nevezték azt a talponállót, ahol a riksák falatoznak... Némi aggodalommal léptünk be az elég tágas helyiségbe, ahol az általunk már ismert öltözékben férfiak ülve, állva, guggolva, kis tálkákkal és pálcikákkal a kezükben mohón falták a zöldségekből és húsdarabokból készült, szósszal leöntött hagyományos rizst.

Különösnek tűnt, hogy a megjelenésünkön senki sem csodálkozott; nyilvánvalóan nem először jártak itt külföldi vendégek. Mi is kaptunk ugyanilyen tálkákat és megpróbáltuk megkóstolni a tartalmát..., de el kell ismerni, némi aggodalommal. Csak Karcsi bánt ügyesen a pálcikákkal és teljesen kiürítette a tálkáját.

A különböző kínaiakkal való találkozások alkalmával nem egyszer hallottuk tőlük, milyen hatalmas változások történtek az egész országban a felszabadulás óta eltelt rövid 5 esztendő alatt. Figyelve az ország életét, saját szemünkkel is láttuk ezt. Jobban, szemléletesebben azonban senki nem tudta elmagyarázni Li...(?) egyetemi tanárnál. Azt mondta:

— A felszabadulás óta eltelt öt év alatt Mao és a kommunista párt megvalósította azt az örök álmot, hogy minden kínainak legyen takarója... Valóban, talán nem a legfontosabb, hogy mindenkinek legyen takarója? Talán a mi ókori költőnknek nem ez az álom bizonyult megvalósíthatatlannak? Talán a jobb élet nem ezen első lépcsőfokáért harcolt a Kínai Népi Hadsereg, harcolt... gyakran takaró nélkül?...

És a szemét lehunyva szavalni kezdett: „A Takaró". A magyar aspiránsok tüstént leírták nekünk magyarul a vers szavait.

A TAKARÓ

Kui mitkálja* fehérebb a hólepelnél
Vui vetelinje puhább minden felhőnél:
Oly tömött a mitkál, oly vastag a vatta,
Őrzi a meleget, jobban, mint a bunda.
    Beleburkolózom reggeltől a csillagos éjig,
    Betakarózom vele a hajnalpírig,
    Nem érzem komor téli napok hidegét,
    Minden fagytól ez öltözék megvéd.
De az éj miért nem adott nyugalmat?
Miért reszketett egy gondolat?
A melegben miért láttam újra azokat,
Akiknek a sors nem adott semmilyen takarókat?...
    Mitkál és vatta... csak ez és ennyi...
    Betakarhatod vele az eget — van belőle ott annyi.
    Elég lenne e földön mindnek...
    És nem lenne több, ki fagytól dermed...

....

(810 év)
Po-Csü-Ji

* Mitkál = durva pamutvászon

A Kirendeltségen figyelmeztetettek bennünket, hogy vértezzük fel magunkat türelemmel, mivel a kínaiak nem szokták elsietni az üzleti találkozókat; megtudtuk tőlük, mit jelent a „ma-mandi" és a „suszi-suszi":

„ma-mandi" = ne siess, sietség nélkül,
„suszi-suszi" = legyünk türelemmel, pihenjünk.

Azonban annak ellenére, hogy felkészültünk a türelmes várakozásra, már pekingi tartózkodásunk következő hetében létrejött az első találkozó a kínai féllel. Az összes városi sétának és a közelbe tett utazásoknak vége lett, — a kínai fél végre összeszedte a szükséges szakembereket Köztük voltak a pekingi Városi Közlekedési és Szállítási Osztály dolgozói, néhányan a garázsokból és javító műhelyekből, az Autó-Intézet mérnökei, valamint néhány Pekingtől távoli vidék — köztük Yünnanból — Dél-Kína, melynek székhelye Kunming — útépítő és közlekedési intézményeinek képviselői.

Meg kell jegyezni, hogy mindent gondosan előkészítettek a konkrét döntéshozatalhoz, felesleges huza-vona, a nálunk elfogadott felső vezetéssel való „egyeztetés" nélkül.

Így munkához láttunk, ami néhány együttes ülésből és a következő kérdésekre való felkészülést szolgáló szünetekből állt.

Természetesen, ahogy ez Kínában elfogadott, minden felszólaló, nem is beszélve magáról az értekezlet elnökéről, a nekünk, illetve termékeinknek címzett szívélyességekkel kezdte.

Valóban milyen szegények az európai nyelvek, hogy kifejezzék az igazi keleti bókok minden ornamentumát!

Nyilvánvalóan a kínai nyelv a szívélyes megszólítás hatalmas mennyiségű változatával rendelkezik, mivel a 12 felszólaló kínai partner közül egy sem bocsátkozott ismétlésekbe, viszont mindegyik talált számunkra saját üdvözlési formát és szertartásos udvariasságának virágát belefonva a válogatott szívélyességek közös koszorújába.

A jelenlévő kínai delegátusok többsége tudott vagy angolul, vagy oroszul, így a tolmácsoknak ugyancsak meg kellett dolgozniuk azért, hogy legalább megközelítőleg átnyújtsák és ki ne öntsék a vendégszeretet e téli poharát.

Emlékszem, akaratlanul csodálkozó szemekkel néztem a körülbelül a következő formában elhangzott mondatban szereplő „értékes" szó hallatán: —„Határtalanul boldogok leszünk értékes véleményüket hallani..."

Rám pillantva a tolmács egy pillanatra elakadt, de rögtön megerősítették a fordítás helyességét, és tovább folytatta.

Hamarosan megtanultam a figyelmes-szenvtelen arckifejezés megőrzését a hasonló bevezető mondatok közben, tudván, hogy utánuk, amikor eljutunk a kérdés lényegéig, pontosan, korrekten, kíméletlenül tényszerű elemzéssel, elhangzanak majd a lényegre vonatkozó elképzelések és javaslatok. Számunkra pedig ez volt a legfontosabb, mert hamarosan meggyőződtünk arról, hogy minél rövidebbek a kötelező bevezető szívélyességek, a partner annál gyorsabban rátér a dolog lényegére, annál nagyobb bizalommal van irántunk, és valóban eredményeket vár itt tartózkodásunktól. Ha a szívélyeskedés túl sokáig tart, aztán a konkrét kérdéseket cukrozott mázba takarva tálalják, — ez azt jelenti, hogy nem tört meg a jég, nincs teljes bizalom.

A kínai féllel folytatott találkozás során, meghallgatva és megvitatva az írásban és szóban tett kifogásokat, meggyőződtünk arról, hogy néhányat közülük figyelembe kell venni és hazatérésünk után meg kell tenni a szükséges műszaki módosításokat és korszerűsítéseket. Ennek során teljes mértékben megmutatkozott útitársaim álláspontja.

A MOGÜRT igazgatója, Kovács Lajos, és az IKARUSZ főmérnöke, Zerkovitz Béla, teljesen eltérő, egymásra nem hasonlító emberek, mind származásukat, képzettségüket, jellemüket és temperamentumukat, mind a kínai fél kifogásaikhoz való viszonyukat tekintve. Mi Zerkovitz-al

egyhangúlag védtük álláspontunkat: lehetőleg el kell vetni a kínai fél által javasolt technológiai és konstrukciós változtatásokat, ugyanakkor Kovács könnyen egyetértett az olyan változtatásokkal és könnyen a vevő oldalára állt, csakhogy bővíthesse a rendelésállományt. Ezek a viták természetesen az együttes ülések után folytak, a Kirendeltségen részünkre elkülönített irodában. Kovács a Kirendeltség dolgozóit hívta segítségül, akik csodálkozásunkra szintén a „vevőnek mindig igaza van" elméletét hirdették. Kivételt Zserom Károly képezett. Ezek az indulatos, zajos viták néha éjfélig tartottak, de mindig közös döntéssel végződtek, amit aztán a kínai féllel tartott soron következő ülésen egyetértően védelmeztünk.

Miután elmondtuk azt a véleményünket, hogy a reklamációk többségének oka az üzemeltetésben rejlik, vagy rejtőzhet, rögtön lehetővé tették, hogy megtekintsük a gépkocsik és autóbuszok garázsait és szervizhelyeit.

Azok után, hogy jártunk néhány pekingi garázsban, készséggel fogadott bennünket a Városi Közlekedési és Szállítási Osztály vezetője. Megvitatván benyomásainkat és következtetéseinket, egyetértett velünk abban, hogy a gépkocsik és buszok túl vannak terhelve, hogy a diesel üzemanyag minősége nem mindig felel meg a szabványnak, hogy a széria-darabok helyett a szervizekben készült alkatrészeket használnak, és így tovább.

Közben mi is alkalmaztuk a tőle kölcsönvett szívélyességet, a „ragyogó" tisztaságot és rendet, még sok más egyebet. Bár beszélgető partnerünk kénytelen volt egyetérteni velünk, egyidejűleg nekünk is el kellett ismernünk a közismert tényt, a pótalkatrészek nagy késéssel és nem elegendő mennyiségben érkeznek, ami elkerülhetetlenül nehézségeket okoz az üzemeltetésben.

Beszédbe elegyedve a városi közlekedés helyzetéről, Zerkovitz kifejtette azt a gondolatot, hogy növelni kellene az autóbuszok mennyiségét és trolibusz vonalakat kellene kiépíteni.

— Igen, — mondta partnerünk — Önnek igaza van. Ezt feltétlenül megcsináljuk, de egyelőre nálunk még sok riksa van, és munkát kell biztosítani nekik. Feltétlenül alkalmazni fogjuk „értékes" tanácsát...

A kínai féllel való közös megbeszélések döntő és befejező aktusa a Dél-Kínai vidék - Yunnan - képviselőjével lefolytatott találkozó volt. Elég magas, erős, magas járomcsontú - a hosszúkás arcú észak-kínaiaktól eltérően - kerekarcú férfi volt, rövidre nyírt hajába már ősz szálak is vegyültek. A szertartásosságot félretéve, rögtön a szarvánál fogtuk a bikát.

— A mi tartományunk ásványi kincsekben gazdag, a klíma ragyogó a földműveléshez, népünk munkaszerető, becsületes... — kezdte. — Tartományunk csaknem egész területe magas hegyi fennsík, 2000 - 4000 méterrel a tengerszint felett. Mi építünk Burmába vezető főutat, valamint a városokat és ipari vállalatokat. Nekünk nagyon kellenek az Önök teherautói és dömperei, azután a továbbiakban autóbuszaik is. De a gépkocsik elakadnak az utakon, a motorok nem bírják a megterhelt teherautókat, nincs alkatrész a javításhoz... Szóval, vannak problémák — fejezte be barátságos mosollyal.

Egy keveset tanácskoztunk egymás közt és így válaszoltunk:

— Szeretnénk saját magunk meggyőződni arról, milyen körülmények között működnek gépkocsijaink és csak ezek után tudunk elfogadni bármilyen reklamációt. Milyenek a klimatikus viszonyok, útburkolatok, milyen az üzem- és kenőanyag minősége, milyen a karbantartás; mindezt fontos tudnunk.

A következő ülésen a kínai fél kifejezte készségét, hogy utazást szervez részünkre azokra a helyekre, ahol a mi termékeinket használják. Mindent megmutatnak, amit mi fontosnak és szükségesnek tartunk. Azt javasolják, hogy mi, a mi részünkről - ahogy ezt teljes udvariassággal megfogalmazták - mutassuk meg nekik, tanítsuk meg őket, hogyan kell helyesen üzemeltetni a mi gyártmányainkat azokon a helyeken, ahol a gépkocsi-közlekedés számukra a legszükségesebb.

Elkezdődött a konkrét vita. Az alábbi variációban állapodtunk meg: veszünk három új D-350

tipusú teherautót, megrakják azzal az áruval, amelyet el kell szállítani. A sofőrök – kínaiak, velük megy néhány fő a műszaki személyzetből is. A mi delegációnkból szintén néhány fő a Kirendeltségből. A kiinduló pont: Kunming. A cél: Sa-Guan. Az útvonal egyenetlen, hegyi terep, főleg a kínai utak többségére jellemző falusi utak. Ezzel el is döntöttük.

El kezdtünk készülni a hosszú útra. Ám de...

A következő nap reggel, mint mindig, lementünk reggelizni. Üldögéltünk, beszélgettünk, búcsúzkodtunk dr. Braun Páltól, akinek a küldetése csaknem véget ért, még néhány nap és elindul haza – Budapestre. Rábíztuk a közeli hozzátartozóknak szóló leveleket, felírtuk a címeket és telefonszámokat, türelmetlenül pillantgattunk a bejárati ajtóra, de Zerkovitz nincs és nincs.

Nyugtalankodni kezdtünk: Zerkovitz mindig olyan pontos és akkurátus...

— Talán felmegyek, megnézem, mi van vele — javasolta Kovács.

De végre, íme, megjelent. Megdermedtünk a döbbenettől – sápadt, szeme alatt kék foltok, élettelen tekintet...

— Mi történt? Megbetegedett?

— Igen, megbetegedtem... Minden bajom van... Egész éjjel nem aludtam... Íme, a könyve — mondta Zerkovitz gyenge hangon, átadva dr. Braunnak valamilyen könyvet. — Nem reggelizem...

— Gyomor? Láz? Szív?

— Minden egyszerre...

— Mégis, mi történt magával?

— Kértem Brauntól valamit olvasni, és kiderült, hogy minden olan betegségnek a tünetei megvannak rajtam, amelyek úgy végződnek, hogy „a boncolás kimutatta..."

— Miféle könyv ez?

— Nos, Istenem, egy közönséges orvosi könyv — mutatta Braun — „Diagnosztikai tévedések."

Mi is vele nevettünk volna, de rápillantva a sápadt Zerkovitzra, akinek egy éjszaka alatt megnyúlt az arca, Kováccsal együtt türtőztettük magunkat.

— Most mi legyen? Hosszú út áll előttünk.

— Nem tudom...

— Semmiség! — jelentette ki Braun — Mutassa a nyelvét. Azonnal reggelizzen meg, aztán adok egy tablettát és minden elmúlik, mintha semmi sem lett volna.

— Mégis, jobb ha megyek és lefekszem...

— Nem, nem, ellenkezőleg. Egy kiadós reggeli után egy hosszú séta. És kész. Hallgasson rám. Mégiscsak orvos vagyok.

Nagy egyetértéssel támogattuk Braunt. Még csak az kellene, hogy Zerkovitz megbetegedjen és az utazást elhalasszuk. Ezt nem szabad megengedni.

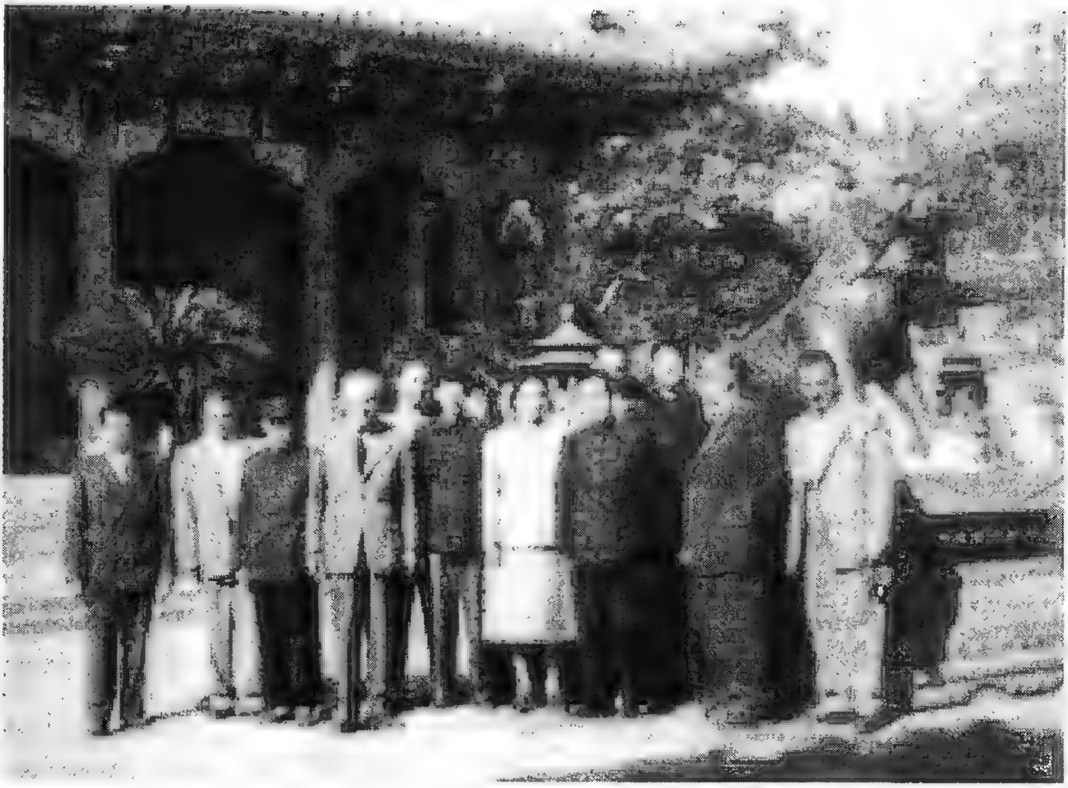
— Tehát: reggeli, séta, és készülődés az útra! Együtt megyünk végig a Van-Fuczin daczén.

Reggelre Zerkovitz jelentősen kigyógyulva a megrázkódtatásból, de még mindig sápadtan, velünk együtt készülődött az expedícióra. Úgy tervezzük, hogy meglátogatjuk azokat a városokat, ahol nagy számban vannak Csepel D-350-es teherautók, IKARUSZ buszok és DR-50 dömperek, amelyek már régóta üzemelnek.

Útvonalunk: Peking – Csuncin – Kunming – Csendu – Szijan – Peking – Tijencin – és vissza Peking.

Csuncin, Kunming és Csendu – délnyugat-kínai városok. Szijan Észak-Nyugat Kína, és pedig Tijencin (kínaiul Tijan-Czin), ez Észak-Kína.

Mindez nagyon jól megvolt szervezve: mellénk adták az Autó-Intézet egyik munkatársát, aki velünk utazott ezen az együtt kidolgozott útvonalon. Dzu-nak hívták, gyönyörűen beszélt angolul, tolmácsunk is lehet, ha nehézségeink támadnak az orosz nyelvvel. Személyében kellemes és



A búcsúztatás

szakképzett útitársra tettünk szert.

A Kínai Külkereskedelmi Minisztérium és Gépipari Egyesülés képviselői, valamint a Kirendeltségünk dolgozói búcsúztatnak el bennünket.

Az épület jellegzetes stílusa — a mai napig fennmaradt ősi kínai építészet. Az új, modern házakat is jellemző emelt sarkú tetőzet fedi.

Csuncin, 1954. október 27-én

Csuncinbe repülünk, Dél-Nyugat Kína fővárosába. A polgári légiflotta gépeit teljes egészében kínai pilóták, és műszaki személyzet szolgálja ki. Rajtunk kívül nincs európai a gépen. Nemcsak arcunkkal és öltözetünkkel térünk el a többi utastól, de poggyászunk mennyiségével is, hatalmas bőröndjeinkkel, kabátjainkkal, amelyeket mindegyikünk átvetett a karján, fényképezőgépeinkkel…

Vendégek vagyunk, a gép közepén kapunk helyet.

Véleményünk szerint a kínaiak csodálatosan könnyedén utaznak: kis kézitáska, vagy egyszerűen egy akkurátusan összekötözött négyszögletes batyu a legszükségesebb holmikkal. Pedig az út Pekingtől Csuncinig nem kicsi – 1800 kilométer.

3 óra 40 perc múlva megérkeztünk Hankou repülőterére.

Hankou Kairóval egy szélességi körön fekszik, az egyetlen kínai alföld déli részében, a világ egyik leghosszabb és legbővizűbb folyójának, a Jang-ce-nak a partján. A folyó Kína nyugati részének magas hegyei között ered, és hossza 6300 km. Hankou közelében a folyó szélesen szétterül a hegyek közötti katlanban, hatalmas tavakat képezve. Hankounál a Jang-ce olyan mély, hogy ide az óceánjárók is föl tudnak jönni. A repülőgépről jól látható volt a hatalmas folyam és a

tavak sokasága.

Itt már érezni, hogy délen vagyunk; annak ellenére, hogy október vége van, akkora a meleg, hogy levetjük felső ruháinkat. Így a kezünkben már két kabát van. El tudom képzelni, mit gondoltak rólunk a kínai utastársaink, de ezt senki sem mutatta, el sem mosolyodtak.

Hankouban egy kicsit megmozgattuk a tagjainkat és zöldséges rizst ebédeltünk. Természetesen éhesek maradtunk, mivel még nem szoktunk hozzá a pálcikákhoz. Mindhárman őszinte irigységgel néztük Zserom mérnököt – Ő, két évi kínai tartózkodása alatt úgy megtanult bánni ezekkel a pálcikákkal, hogy még a levest is azzal ette. Hol vagyunk mi ettől! Mi csak a szánkat nyalogattuk.

Folytatva az utat Hankouból, a repülőgép ablakából hatalmas, vízzel elárasztott térségeket láttunk, mint tavaszi áradás idején. Ez a terület, amelyet ebben az évben árvíz sújtott, azt mondják akkora, mint például Lengyelország egész területe, a repülőgépről szemmel nem lehet belátni.

Látszik, hogy ez az árvíz sok bajt okozott. A Jang-ce térségében ez elég gyakori jelenség, és a helyi lakosság régtől fogva építette, és állandóan magasította a gátakat, de magas vízállás esetén a víz gyakran áttöri ezeket a gyenge létesítményeket, katasztrofális árvizeket okozva.

Ilyen években előfordult, hogy a helyi parasztok nemcsak élelem nélkül maradtak, hanem kénytelenek voltak elhagyni szülőföldjüket, elmenni koldulni és tíz- és százezrével meghaltak. Ebben az évben az árvíz sújtotta területekről a lakosságot szervezetten, áttelepítették azokba a körzetekbe, ahol nem fenegette őket veszély és ellátták őket élelemmel és szállással. Minden munkaképes áttelepültnek munkát biztosítottak azoknál a hatalmas hidrotechnikai építkezéseknél, amelyek a gátak építésére és megerősítésére, öntözőrendszerek és a vízfelesleget levezető megkerülő csatornák létesítésére irányultak. Ezeken az építkezéseken a környező vidékek lakosainak százezrei dolgoznak.

Hegygerincek és fennsíkok felett repülünk, majd beereszkedünk egy mély völgykatlanba, az ún. „Vörös Medencébe", Csuncin repülőterére.

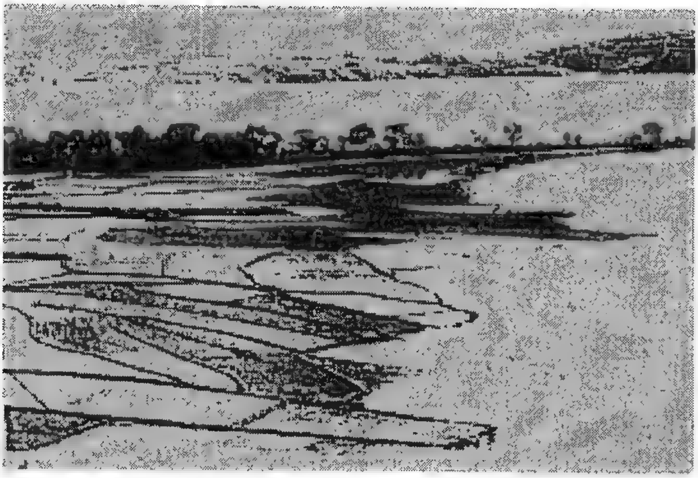
Az első, amivel Csuncin fogadott bennünket — a meleg eső, a banánfák és a vízzel elárasztott rizsföldek.

A repülőtértől a városig 40-45 percet utaztunk. A gépkocsi ablakából a kilátás csodálatos és páratlan: ilyen csak Kínában és csakis Dél-Kínában látható. Az út állandóan a hegyek lejtőin fut. A völgyekben csupa megművelt rizsföld, kert és veteményeskert. Az elárasztott táblák közötti gátak, amint közelebbről sikerült megnéznem, kb. fél méter széles, agyagból vert falak, amelyek egyúttal a táblákra való bejutást biztosító ösvényt is jelentik. Ezeket a gátakat át is lehet vágni, ha le kell engedni a vizet. Ezek a táblák lejtősek, néha teraszosan emelkednek fel a hegyoldalon.

Utunk a hegyek között kanyarog, egyre közeledve a városhoz; feltűnnek az első elővárosok, amelyek mind a két folyó – Jang-ce czan és a Czjalin czan – összefolyásánál fekszenek.

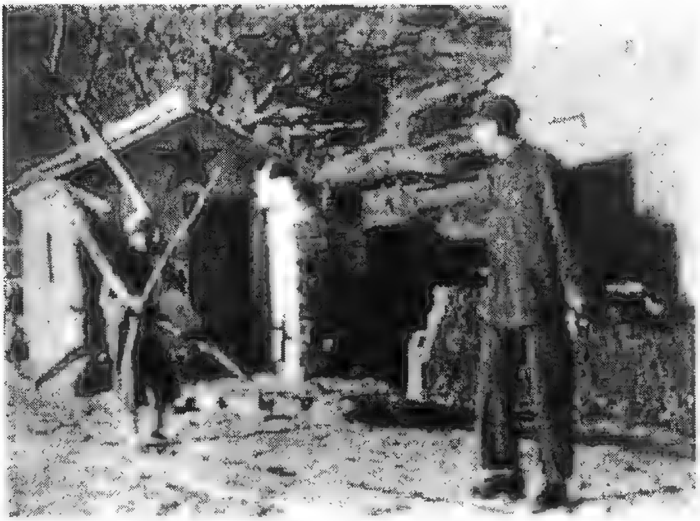
Itt a klíma nagyon kedvező a mezőgazdaságnak. Gyakran egy évben két rizs- és búzatermést is betakarítanak. A leghidegebb hónap átlaghőmér-

Banánfa a szálloda udvarán



Rizstáblák

A bivalyok kitartó és igénytelen állatok



A gazda is megjött a munkából

séklete + 8 fok, a legmelegebbé + 30 fok. Közben sokszor van meleg eső, vagy süt a nap és melegít a vékony ködfüggönyön át. Minden rendkívüli módon gazdagon burjánzik. A földeken szinte mindig vízben kell dolgozni. Itt segítenek igazán a bivalyok, amelyekkel leginkább a szántást végzik.

A rizs Kína egyik legfontosabb élelmiszer-kultúrája. Minden részét felhasználják: a magja élelem, szalmája értékes nyersanyag, amelyből kalapokat, terítőket, kosarakat készítenek, de főleg papírgyártásra használják fel. Mindent felhasználnak. De a munka, amit a rizstermelésre fordítanak hihetetlenül nehéz és kimerítő, mivel főképp vízben kell végezni.

Sehol sem láttunk semmilyen gépet, még egyszerű cséplőgépet sem, és különben is, ezeket a vízzel elárasztott rizsföldeket látva, nehéz elképzelni, hogyan lehetne itt traktorral vagy vetőgéppel dolgozni.

A faekék emlékezetünkbe idézték a régi orosz falut – bocskor és paraszti ködmön… A hatalmas erőfeszítések és munka, a kollektivizálás, az ötéves tervek és az iparosítás kivezette Oroszországot a nyomorból az évszázad első negyedében; ezt a szovjethatalom, a szovjet emberek tudták véghezvinni.

De hogyan birkózik meg évszázados elmaradottságával a kínai nép? Egyelőre itt, a Jang-ce termékeny völgyében bivalyokat látunk traktor helyett, fatönköt eke helyett, sarlót aratógép helyett. (Hol van itt kombájn!) Látjuk, ahogy a

száraz kis területeken cséplőbotokkal csépik ki a magot a rizskévéből, aztán a gyenge szélben megforgatva megtisztítják a pelyvától...

Láthatóan 5 év – ez csak egy villanás a sok-évszázados életformában.

— Ez nem mehet így tovább...

— Ez még sokáig így lesz...

— Megélünk – meglátjuk...

Csuncin „csillagtúránk" központja lett.

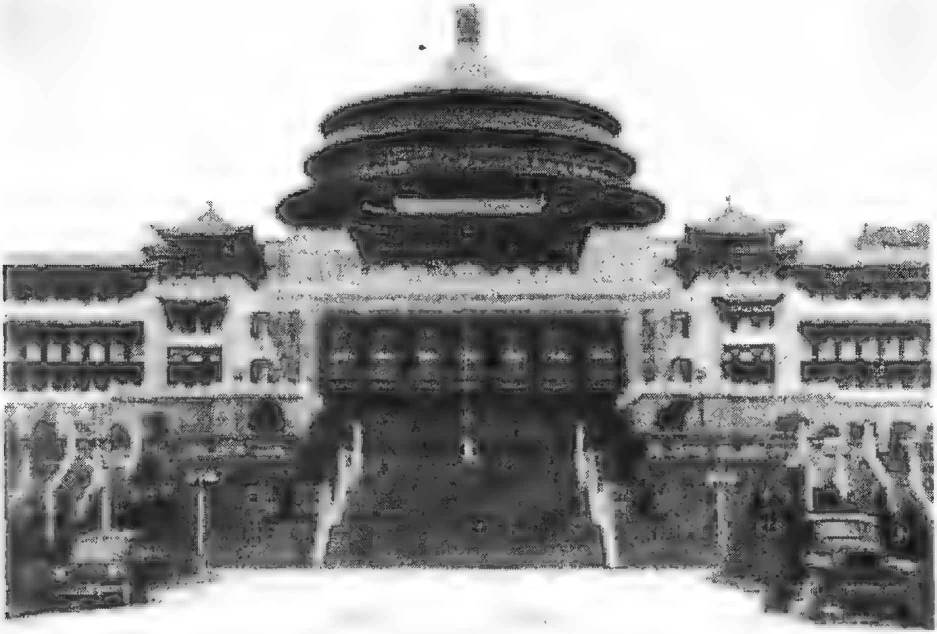
Először október 27-én érkeztünk ide Pekingből. Innen október 30-án Kunmingba repültünk, amely 800 km-es autós-túránk bázisa volt.

November 15-én ismét Csuncinba érkeztünk repülőn. 17-én vonattal, egy újonnan épített vasútvonalon Csenduba utaztunk. Onnam útunk ismét Csuncinba vezetett, ahova harmadszor november 23-án érkeztünk meg, majd elbúcsúzva ettől az érdekes várostól, elhagytuk Dél-Nyugat Kínát.

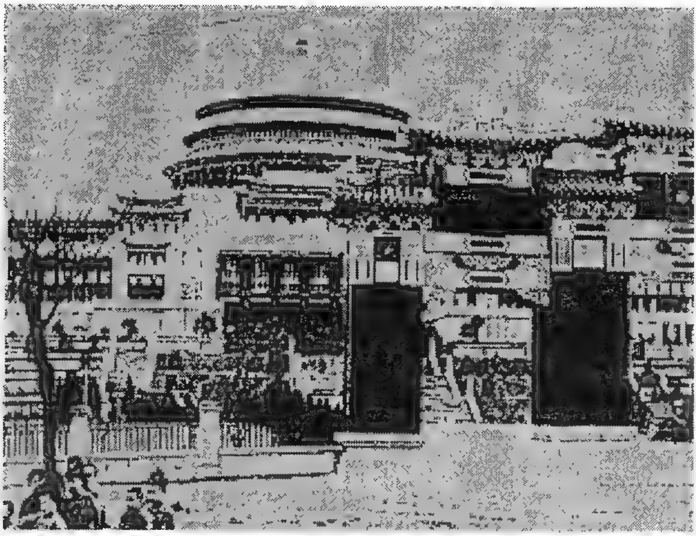
Parasztasszony

Csuncinban összesen 7 napot töltöttünk. Az idő nagy részében esett az eső. De igencsak megakartuk nézni a várost, és gyönyörködni akartunk a két bővizű folyó összefolyásának fenséges látványában. Ezért minden szabad percet városi sétára használtunk fel. Néha olyan örömben volt részünk, hogy elállt az eső és kibukkant a nap a köd és a felhő mögül. Akkor kattogtak a fényképezőgépek és néhány fénykép megmaradt emlékbe.

Az épület központi részében, a kupola alatt van az ülés-terem. A földszint és a négy emeletnyi erkélyek kb. 1200 küldöttet tudnak befogadni, akik ennek a hatalmas tartománynak a Népi Küldött-



Délnyugat-Kína. A Tartományi Kormány Házának új épülete



A Tartományi Kormány Háza udvarának kapuja

Az épület bal szárnya

Csuncin

gyűlésére érkeznek ide, amely tartomány területe 1 356 800 négyzetkilométer, lakossága pedig 77 millió fő. A Kormány Házában az ülésszakok delegátusainak elszállásolására szálloda is van. Ebben a szállodában laktunk mi is.

A helyiségek belső kialakítása teljes mértékben e grandiózus épület általános stílusának megfelel: mindent jó minőségben és szépen készítettek el, nem sajnálták a rezet és a bronzot, a lépcsők és erkélyek faragott gránitból vannak.

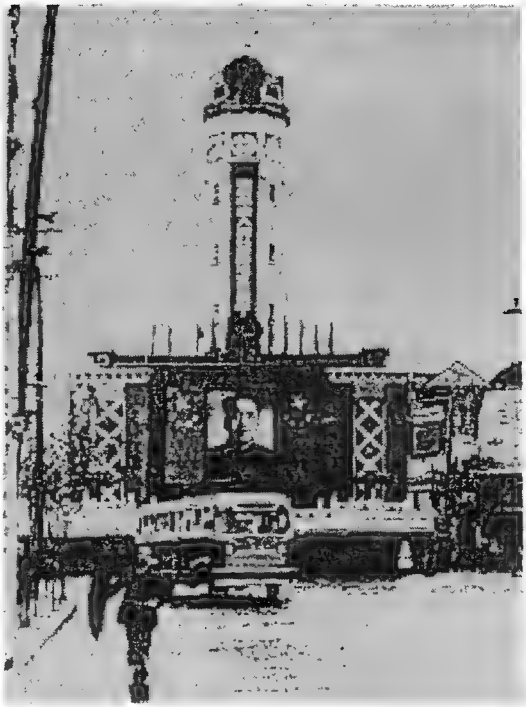
Ebben a házban minden kényelem megtalálható: gyönyörű fürdőszobák, belső és városi telefon, ízléses bútorok, szőnyegek és portrék. Az épületet viszonylag rövid idő alatt tervezték meg és építették fel: 1950-től 1954-ig.

Csuncin nagy ipari város, lakossága már elérte az 1 millió főt. (1954). Fejlett elektrotechnikai, kohászati, fémfeldolgozó, élelmiszer- és könynyűipara van., továbbá egyeteme, művészeti akadémiája, idegen nyelvű intézete, közgazdasági egyeteme.

1943-tól, majdnem a felszabadulásig Csuncin a Koumintang főhadiszállása volt. Csang-Kai sek a japán hódítókat hívta segítségül. 1943 májusában ide Csuncinbe repült a japánok titkos megbízottja a közös hadműveletek kidolgozása céljából. Itt a Jang-ce koumintangista körzeteiben gazdasági összeomlás, éhinség, nyomor, a többmilliós tömegek jogfosztottsága és egyidejűleg a

sikkasztók és spekulánsok körének fényűzése és züllöttsége uralkodott. A „négy család” – Csang-kai sek, Kun-szjan-szi, Szun-ce-van és Csen-ge-fu –megsokszorozta vagyonát a nemzeti ipar és kereskedelem tönkretétele révén, eladták a kínai javakat a japánoknak nagyban és kicsiben.

Azonban a befolyásos kínai körök — iparosok, értelmiségiek, tanuló ifjúság, nem is beszélve a paraszt és munkás tömegekről — Csang-Kai sek áruló politikájával szembeni elégedetlensége igen nagy volt. E nyomás hatása alatt Csang-Kai sek kénytelen volt tárgyalásokba bocsátkozni a japánok elleni felszabadító háborút irányító Kínai Kommunista Párttal. Ezáltal ismételten félre akarta vezetni a közvéleményt és azt a látszatot akarta kelteni, hogy hadseregét tényleg a japán hódítók ellen kívánja küldeni.


A Mao-ce tung tér Csuncinben

Ide Csuncinba 1945 őszén megérkezett a Kínai Kommunista Párt delegációja Mao-ce tunggal az élén, hogy tárgyalásokat folytasson a japánok elleni közös harcról. A megbeszélés létrejött. Csang-Kai sek azonban úgy tekintette a megállapodást, mint saját terveinek palástolását és a koumintang-seregek nem a japánokra, hanem a 8. és az új 4. Népi Hadseregre támadtak.

A Koumintang seregei vereséget szenvedtek, és Csang-Kai sek kénytelen volt új tárgyalá-

Csuncin utcáin 1954 novemberének egy esős napján

Csuncini utca

sokat folytatni. Ismét Csuncinba érkezett a Kommunista Párt küldöttsége, ezúttal Csou-en Lai vezetésével.

Ez már 1945 végén volt. Ez a találkozó ahhoz vezetett, hogy ugyanitt, Csuncinben 1946 januárban összehívták az egyesített ülésszakot és megvitatták a polgárháború befejezését, Kína összes hadseregének a japánok elleni harcra való egyesítését. A Koumintang-klikk azonban áruló módon viselkedett: segítséget kért és kapott Amerikától. Ez alatt az időszak alatt az amerikaiak 271 hadihajót adtak át a koumintang-kormánynak; a Japánnal vívott háború támogatásának jelszavával Kínába vezényeltek kb. 113 ezer katonából és tengerészből álló amerikai sereget, valamint aktív részvételt vállaltak a Koumintang hadseregének felfegyverzésében.

1945-46-ban az amerikai csapatok a Koumintang seregeivel együtt több, mint 30 alkalommal kísérelték meg a behatolást a Népi Hadsereg által felszabadított területre.

Ennek ellenére nőtt és szélesedett a Népi Hadsereg befolyása, és 1947-ben már töb mint 2 millió fő volt soraiban; ez a hadsereg egy sor megsemmisítő csapást mért a koumintang-frontra és teljes egészében felszabadította Észak-Kelet Kínát, majd komoly hadműveleteket kezdeményezett Észak- és Közép-Kelet Kínában, így kijutott a Jang-cehez.

1949-ben a Népi Hadsereg soraiban csaknem 4 millió katona harcolt, felszabadították Dél és Dél-Nyugat Kína sok körzetét. Felszabadították Csuncint is. A város sok lakosa jól emlékezik a közelmúlt ezen eseményeire. Sokan viselik a Nagy Hadjárat résztvevőinek rangjelzéseit. Éppen a Tartományi Tanács közlekedési osztályának dolgozója, aki ilyen rangjelzést viselt, mesélte nekünk mind azt, amit fentebb írok, mivel személyesen élte át az 1946 decemberében történt véres megtorlást Csuncin utcáin, amit a Koumintang-hadsereg követett el. Ő akkor a Népi Hadseregben szolgált, itt Csuncinban sebesült meg, és itt maradt lakni. A felszabadulás óta dolgozik a csuncini Tanácsban. A Népi Hadsereg harcosai közül sokan maradtak Csuncinben, és itt dolgoznak vagy tanulnak különböző egyetemeken. Itt lényegesen kevesebb az európai, mint

Ez a fiatalember sokáig velünk tartott a városban, igyekezett valamit magyarázni. Vissza kellett vinnünk a nagypapájához

Pekingben, ezért őszinte kíváncsisággal néztek ránk úgy a gyerekek, mint a felnőttek.

Nem maradtunk adósak és fényképeztük a legérdekesebb csoportokat. Így kértünk meg egy fiatal anyukát három gyerekkel, hogy egy pillanatra álljanak meg.

Megálltunk, rágyújtottunk, kezdtünk beszélgetni (velünk volt a tolmács).

Van nagyapó nemrégen van Csuncinben. A veje itt dolgozik a vasútnál. Ez a kedvenc legfiatalabb lányától a hatodik unoka.

Van nagyapának összesen 4 fia, és 8 lánya van. Az unokákat pontosan nem tudja összeszámolni.

Nehéz volt egy ekkora családot felnevelni; csak már amikor a gyerekek felnőttek, engedhette meg magának, hogy legalább a legfiatalabb lányát „boldoggá" tegye: kora gyermekkorában bepólyázta a lábait és városi emberhez adta feleségül... Igen, igen, véleménye szerint ez nagyon szép — a kicsi láb úgyszintén nagyon kellemes látvány, amikor egy nő úgy imbolyog a kis lábain, mint egy kiskacsa...

A kis Csengnek az ilyen általános figyelem valahogy nem nagyon kedvére való

— Ezt most már nem engedik csinálni... — mondja Van nagyapó

— Hála istennek — gondoljuk — hogy szegény voltál, és nem tudtad elcsúfítani a többi 7 lányodat...

Folytattuk utunkat a Jang-ce partján.

Csuncinben még nincs híd, amely összekötné a két folyó különböző partjain elterülő városrészeket. A közlekedést dzsunkákon oldják meg. A parton mindig nagy a tömeg — fuvarosok is, utasok is. Itt is igyekeztünk ismeretséget kötni a körénk gyűltekkel.

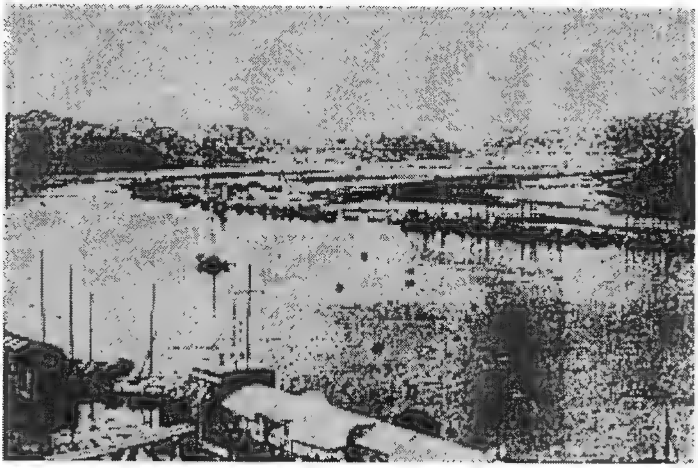
A folyami hajósok világlátott emberek. Amikor megtudták, hogy magyarok – SUNIALI ZSEN" – vagyunk, rögtön felfogták:

— „Ah! Suniali zsen! Tudjuk, tudjuk, hogyne: „futbalisták!" „Üveges tánc".

Nekünk természetesen hízelgett ez a „világra szóló dicsőség" és búcsúzóul lefényképeztük Jű bácsit — a világlátott matrózt.

„Csepel" gépkocsit keveset láttunk a városban. Többségük

Itt pedig a nagypapa és a kis unoka egyforma érdeklődéssel figyelnek ránk



Dzsunkák hatalmas tömege van kikötve a parthoz

Az ismerkedés megtörtént

Jű bácsi

távolsági fuvart bonyolít le ennek a hegyes vidéknek terjedelmes körzeteiben.

A megfelelő helyi szervezetek tájékoztatást kaptak érkezésünkről, és mindent előkészítettek ahhoz, hogy lehetőleg a legteljesebb képet kapjuk az üzemeltetési és szervízellátási körülményekről. Csuncinba érkezésünk másnapján már meghívást kaptunk egy sor kérdés közös megvitatására. Pontosan 12 órakor létrejött a találkozó, amely azzal kezdődött, hogy a kiadós kínai ebéd mellett közelebbről megismerkedtünk egymással.

Jelen voltak a tartományi Külügyminisztérium dolgozóinak képviselői (ezt láthatóan megkövetelte a protokoll), a Tartományi Tanács közlekedési és gazdasági osztályának vezetői és munkatársai, a gépkocsijainkat üzemeltető szervezetek képviselői, a Tervhivatal vezetői és mások. Összesen 15 fő.

Az asztalon minden elképzelhető egzotikus fogás: tengeri uborka, cápauszony, rák, lótusz, bambusz, banán, cukrozott dió... „Közvetlen beszélgetés" folyt a tolmácsok és tíz ujjunk segítségével... Ittunk a barátságra, a békére, Kína és Magyarország felvirágzására. „Kamba" (pohár fenékig meginni) – nem tartottuk be, mivel üzleti beszélgetések előtt voltunk, mégis, amikor felkeltünk az asztaltól, mindenki kissé emelkedett hangulatban volt.

Átmentünk a másik szobába és... óh, rettenetes! Kiderült, hogy itt kezdődik a

valódi evészet és ivászat; megjelentek a mindenféle sült ételek, gyümölcsök, tea, cukorkák, cukrozott dió, főtt tészta lótuszlevélben stb.

Csuncin „ifjú nemzedéke"

Mindez azonban nem zavarta üzleti megbeszéléseinket. Egy rövid kötelező üdvözlésváltás után nekifogtunk a dolognak, kialakítottuk a munkaprogramot, a kínai fél kijelölt néhány munkatársat az egyes konkrét kérdéskörökben, akikkel a későbbiekben együtt dolgoztunk. A gépkocsik csaknem trópusi körülmények közötti üzemeltetésének sok érdekes sajátossága derült ki.

Már sötétedett, amikor elváltunk. A következő napokat a garázsok, javító műhelyek, és raktárak megtekintésének szenteltük. Megállapodtunk, mikor és hova utaznak ki szerelőink egy sor munka elvégzése céljából. Mi csaknem minden garázsban jártunk, voltunk két javítóműhelyben, és az alkatrész raktárban.

A legfontosabb, amit megjegyeztünk – annak ellenére, hogy van néhány elég jól felszerelt garázs –, nincs szakosodás, ami annyira könnyítené és segítené a munkát; azaz mindenhol egyidejűleg és együtt megtalálhatók és javítás alatt vannak a különböző márkájú gépkocsik és autóbuszok. Voltak itt szovjet, cseh, német és magyar gépkocsik. Ugyancsak különböző gyártmányú és évjáratú autóbuszok. Ez zűrzavart okozott az üzemanyag, olaj, szűrők, lámpák, gumik és egyéb alkatrészek tekintetében. Ami a raktárakat illeti, itt egyértelműen nem volt elegendő alkatrész és tartalékok. Ennek következtében a szervizben olyan kombinációkat és helyettesítéseket voltak kénytelenek alkalmazni, hogy a hajunk égnek állt, látva ezeket a mesterkedéseket és kontárkodásokat.

De meg kell adni az igazat – minden lehetségest és lehetetlent megtettek azért, hogy ezek az autók menjenek.

Ezek a verébfiókák nem ijedősek — szívesen hagyják magukat fényképezni

Messze éjfél utánig ültünk az első úti jelentés összeállítása, szerelőinknek szóló utasítások és instrukciók kidolgozása mellett.

Október 29-én 7 óra 40 perckor, egy borús, esős reggelen átrepültünk Kunmingba.

Kunming

Négy óra múlva értünk földet Kunmingban. Sütött a nap, az égen nyoma sem volt felhőnek, Az „örök tavasz" országba, Yünnan tartományba, Dél-Nyugat Kína szívébe érkeztünk.

Kunming egy nagy tó partján fekszik, egy magas fennsikon, 2050 méterrel a tengerszint felett (ún. yünnani felföld). Rögtön a tó mögött kezdődnek a hegyek, amelyek a tibeti hegygerincnek déli nyúlványai.

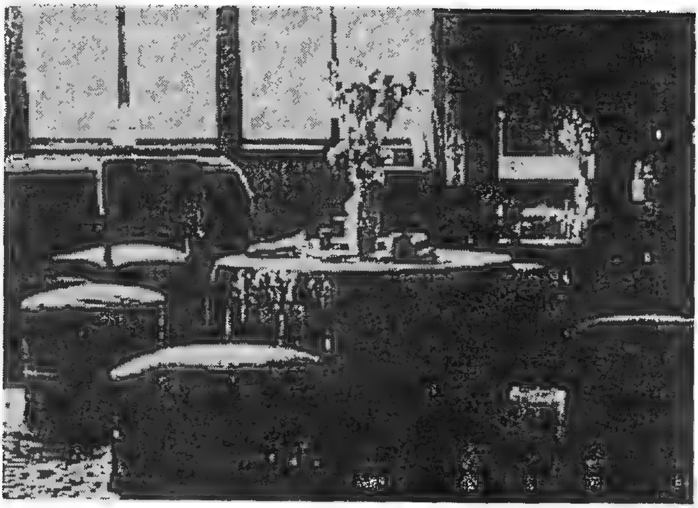
A Kunming tó, 1954. október 29-én

Kunming majdnem egy szélességi körön fekszik Kantonnal, Calcuttával, és Formoza szigetével (Tajvan), és csak magas fekvése menti meg az elviselhetetlen trópusi hőségtől. Ezért is van it olyan meleg október végén, mint nálunk júniusban szokott lenni; oly buján virágoznak a virágok, körös-körül oly sok a zöld, és a nap oly lágyan, ugyanakkor tavasziasan és pimaszul melegít.

Itt is vártak bennünket a repülőtéren. — „Ni-hau, ni-hau!" — üdvözöljük Önöket; leültettek az elmaradhatatlan illatos, alacsony asztalkákon szervírozott tea mellé; — „Ma-mandi, suszi-suszi" — pihenjenek, ne siessenek; aztán beültünk az autókba és félóra múlva a nekünk fenntartott helyiségben voltunk.

Egy nagy udvar-kert aszfaltozott járdákkal és utakkal, egy medence, amelyben valamilyen halacskák úszkálnak, néhány kisebb-nagyobb épület.

Hogy ez miféle rezidencia, pontosan nem tudtuk. A kapuban őrség állt, de esetenként nagy közönség járt ide a moziba és táncolni is. Az udvarban konyha és fodrászat, ping-pong szoba, és olvasó szoba volt. Itt laktak meg útközben az ezen a vidéken dolgozó szovjet szakemberek.



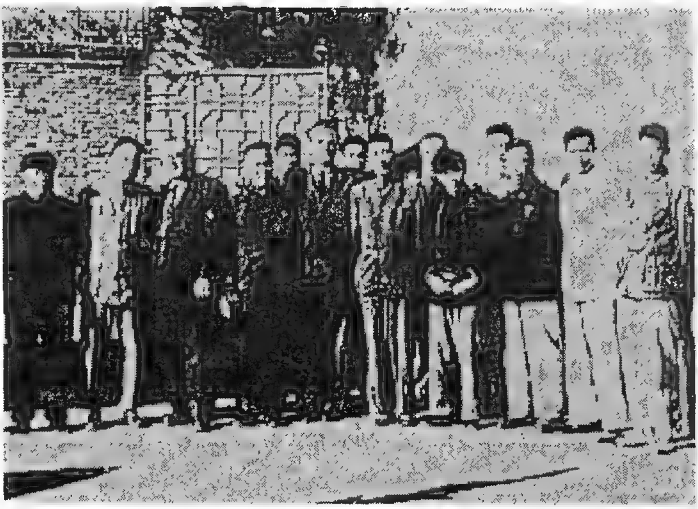
Íme, a nekem fenntartott szoba

Jobbról – a Népi Hadsereg harcosa. Középen egy vegyésznő, az ő feladata volt azoknak az élelmiszereknek a minőségellenőrzése, amelyekből nekünk főznek. Balról egy ápolónő, Ő gondozta a betegeket, és szigorúan a kellő időben adta a gyógyszereket.

Barátnőink és védangyalaink

Balról az első a Tartományi Közlekedési osztály vezetője, a második Kunming Tanácsának elnöke, a harmadik Kovács Lajos. A negyedik, ötödik, hatodik Zsorom Károly a két tolmáccsal. Jobbról az első annak az intézménynek a vezetője, ahol mi laktunk, a második az itteni pártszervezet titkára, a harmadik a teherautókat üzemeltető közlekedési vállalat mérnöke, a negyedik ennek a vállalatnak az igazgatója.

A második sorban szerelők és sofőrök állnak.



A Kunmingban tartott első tanácskozás résztvevői

Ezen az értekezleten döntést hoztunk arról, hogy a következő, a burmai határ mellett fekvő Sa-guan városba irányuló szállításban részt veszünk mi is, hogy a gépkocsink helyszíni karbantartási és javítási módszereinek tanulmányozásán kívül, konkrétan megismerkedjünk az útfeltételekkel, és kiderítsük, hogyan viselkednek gépkocsijaink a magas hegyi utakon.

A garázst és a javítóműhelyeket, időt nem vesztegetve, már a következő napokban megnéztük. Elismerem, hogy kissé meghökkentünk a látottakon. A meggondolt szervezettséggel és magas műszaki színvonalon végzett munka szó szerint ámulatba ejtett bennünket és nem maradt más hátra, minthogy magunkban csodálkozzunk.

Ugyanis kínai barátainknak nem mondhattuk meg, hogy nem ezt vártuk egy ilyen helyen, amelyik ezer kilométerekre van a legközelebbi vasúttól, de a legközelebbi nagyvárosoktól is.

Szégyenlettük azt is bevallani, hogy a mi „fővárosi" közlekedési szervezeteink tanulhatnának ezektől a fiatal kínai technikusoktól és mérnöktől (mérnök csak egy volt).

A következőkben meggyőződtünk arról, hogy az elsősorban a nagyfokú öntudatosság és a megbízatás iránti felelősségérzet eredménye, amivel nem egyszer találkoztunk Kínában.

Yunnan, ez a nagykiterjedésű tartomány, amely minden lehetséges ásványi kincsben gazdag, az ország mezőgazdaságában vezető helyet foglal el, hiányt szenved jól szervezett és folyamatosan működő közlekedésben.

Az autóközlekedés mindmáig az egyetlen lehetőség, hogy a tartomány nagy lélekszámú lakosságát minden szükségessel ellássák. A gazdasági és kulturális igények nőnek. Mindenütt és mindenhol szükség van ipari termékekre, könyvekre, tankönyvekre, füzetekre, szappanra, sóra, ruhára és cipőre, és sok egyébre. Csak a jól kiépített gépkocsi-közlekedés tudja jelenleg megoldani ezeket a feladatokat.

Mindezt nem egyszer elmesélték nekünk a tartományi és megyei vezetők. Egyenesen megmondták, hogy olyan változtatásokat várnak tőlünk a gépkocsikon, vagy olyan újtipusú tehergépkocsit, ami megfelel a 2000-4000 méter tengerszint feletti magasságban fekvő nehéz hegyi utak feltételeinek, ahol a motor csak a magasság következtében 20-25 százalékot veszít teljesítményéből.

Azt is értésünkre adták, hogy már más országok autóipara és a fejlődésben lévő hazai ipar aktívan foglalkozik ezzel a problémával. Ugyanakkor ők természetesen nagyon érdekeltek abban, hogy a magyar gépkocsik megfeleljenek ezeknek a feltételeknek, mert a magyar autók dieselmotorúak, és mivel az üzemanyag szállítást és ellátást szintén gépkocsikkal kell végezni, következésképpen minél kevesebb üzemanyagot használ el egy gépkocsi 1 tonna/km-re, annál több gépkocsit lehet üzemeltetni.

A kunmingi közlekedési vállalat műszaki kollektívája racionálisan és műszaki hozzáértéssel alkalmazza azokat a korszerűsítéseket és újításokat, amelyek a garázs és javítóműhelyek körülményei között lehetségesek.

Dolgoznak a befecskendezési szög megváltoztatásán, hogy optimális fogyasztást érjenek el. Centrifugál öntést próbálnak alkalmazni a hengerperselyek előállítására, hogy legyen tartalék, és amitől különösen el voltunk ragadtatva, ez a magnéziummal módosított gömb-grafitos öntöttvas öntvények stb., stb.

Az autókat rendben és tisztán tartják. Szóval, nagyon kevés különleges tanácsot és instrukciót tudtunk csak adni a „Csepel" autók üzemeltetését és karbantartását illetően. Majdnem mindent ragyogóan tudták és megvalósították.

Itt még egyszer kitűnt a kínaiak nagyszerű, utánzásra méltó vonása, a legmagasabb fokú szerénység. Kínai tartózkodásunk vége felé meggyőződtünk arról, hogy nem kell szó szerint venni, amikor valamilyen vállalat meglátogatása előtt azt mondják:

— „Nálunk még semmi nincs megszervezve."

— „Még nagyon keveset tudunk arról, hogyan kell ezt a munkát elvégezni."

—„Legyenek elnézőek hibáinkkal szemben."

És különösen:

— „Határtalanul boldogok leszünk, ha tanulhatunk Önöktől".

Ez rendszerint azzal végződött, hogy teljes felkészültséget, jól és pontosan szervezett munkát, rendet és tisztaságot láttunk, még gyakran mi magunk tapasztalhattunk sok érdekeset és hasznosat.

Értekezleteink a helyi vezetéssel rendszerint a reggeli órákban voltak. Pontosítottuk az útvonalat, a gépkocsik számát és az expedíció összetételét; a rakományt, üzem- és kenőanyagot, valamint rendkívül fontos „apróságok" sokaságát, mint például: ki hol ül, ki milyen feljegyzéseket készít, mikor cserélünk helyet úgy, hogy mindenki meghatározott utat tehessen meg mindhárom kocsiban, és sok minden mást is.

Ezeken az értekezleteken mindkét fél jegyzeteket készített, – mi a blokktömbjeinkben, de a kínaiak hivatalos jegyzőkönyvet vezettek. Két bájos lány vékonyka ecsetekkel villámgyorsan rajzolta bonyolult hieroglifákat. Mi csak ámultunk azon, hogyan telnek meg a jegyzőkönyv lapjai egymás után ezekkel a bonyolult ábrákkal.

*... "A kínai képírás az írásbeliség egyik legősibb formája. Nem hangok rögzítése, hanem fogalmak vagy tárgyak szimbolikus jelölése ábra vagy ábracsoport formájában... "**

A kínai nyelvben kb. 50 ezer ilyen hieroglifa van, és természetesen, minél kulturáltabb valaki, annál több írásjelet használ. Mutattak nekünk néhány újságot, amelyekben szándékosan korlátozott mennyiségű hieroglifát alkalmaznak, hogy a felső vagy középfokú végzettséggel nem rendelkezők is olvashassák.

A kínai írásnak az ábc-rendszerre való áttérése igen bonyolult kérdés.

A hieroglifák megszüntetése a kínai kulturális örökség problémájának megoldását igényli. Azonkívül az ország hatalmas területein számos olyan dialektus van, amelyek rendkívül erősen eltérnek egymástól; ennek mi magunk tanúi voltunk itt Kunmingben, – tolmácsunk néha nem értette az itteni dialektust, ilyenkor kénytelen volt azt kérni, hogy írják le neki; majd elolvasván – „igen, igen, értem" – mondta és fordította nekünk.

Megpróbáltunk néhány hieroglifát magunk ábrázolni, de sehogy sem sikerült. A fogalmak hieroglifáit pedig különösen nehéz ábrázolni. Somhegyi Kristóf, aki a legfiatalabb és legügyesebb volt közöttünk, hiába próbálta lerajzolni azt a fogalmat, – civakodás –, de sehogy sem sikerült neki, még a csinos titkárnő segítségével sem.

Miközben dolgunk volt a lényeg, azaz folytak az értekezletek, a munkák a garázsban és műhelyekben a szállítás előkészítésére, megmutatták a várost és környékét; vendégszerető házigazdáink elfoglaltságuk ellenére velünk tartottak ezeken a sétákon. Kunming igazi déli város, az egész élet lehetőleg az utcán zajlik: a fodrász a fa árnyékában nyír és borotvál, a házak ajtajai tárva-nyitva, mellettük guggolnak vagy kis padokon üldögélnek idős és fiatal nők és férfiak, lábaiknál vagy a közelükben pedig cikáznak a gyerekek.

A kínai gyerek rendkívül közlékeny és hiszékeny népség. Ők is vendéglátói kötelezettségüknek tartják, hogy figyelembe részesítsék az európai vendégeket, és szívesen engedik magukat fényképezni, hogy örömet szerezzenek nekünk.

Általában Kínában, így Kunmingban is, szembeöltő a gyermekek nagy száma. Ezeket a kis kínai polgárokat mindenütt látni lehet, szüleikkel vagy nélkülük, iskolai csoportokban, úttörők zárt soraiban, párosával vagy libasorban óvodai vezetők kíséretében, házaik küszöbénél piszmogva, anyjuk hátán trónolva — mindenütt, mindenütt. Olyan kedves, aranyos arcocskák, hogy egyszerűen nem lehet közömbösen elmenni mellettük.

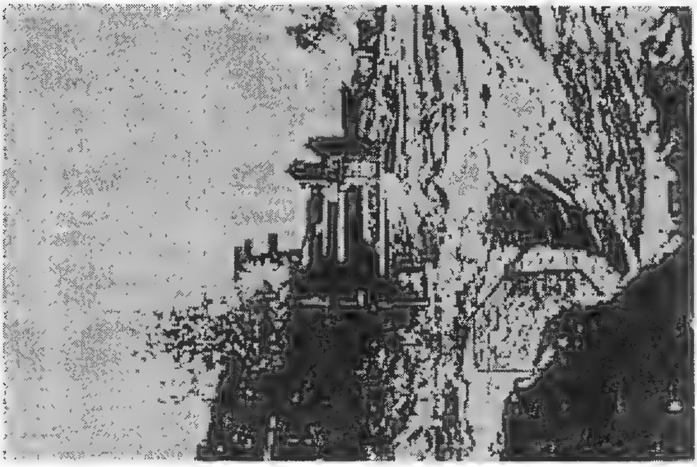
A városban sok az utcai árus mindenféle holmival, többek között dobozban tücsköket árul-

---

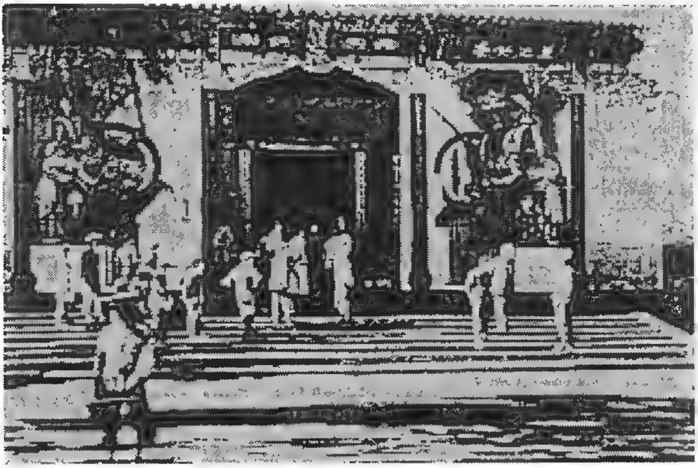
* Új Magyar Lexikon. 4. kötet, 133. old.

nak. Ahogy észrevettük, szívesen vásárolják: – a tücsök kell a házba! Otthonosságot teremt.

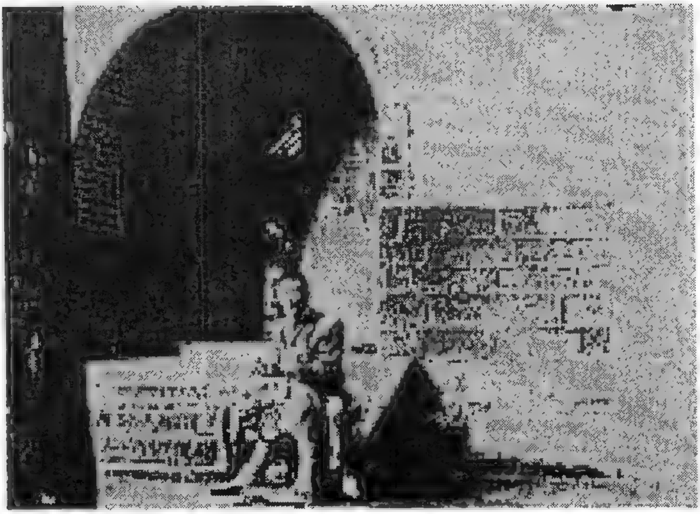
Kínai mérnökünk és tolmácsunk, Dzu, vett néhány gyermekcipőt. Mi meg különböző szuvenireket: legyezőt, kosárkát, nyakláncot stb.



A sziklakápolna



A Buddha templomának kapujánál



Tisztelt tolmácsunk azt kívánta, hogy lovagló ülésben fényképezzük le a szent kutyán

Aztán elsétáltunk a kunmingi tó túlsó végébe, és megnéztük a tó feletti meredek sziklába faragott elragadóan kiképzett kápolnát. A legenda szerint mindezt egy ember készítette egy vésővel, és egy kalapáccsal. A legenda így szól:

„Egy fiatalember, akinek nem volt se vagyona, se szolgái, beleszeretett egy gazdag kereskedő lányába. De a kereskedő egy még gazdagabb kereskedőhöz adta a lányát. A fiatalember elhatározta, hogy remete lesz. Felmászott erre a sziklára és elkezdett barlangot vájni bele. Hosszú éveken keresztül dolgozott, azzal táplálkozott, amit a madarak hordtak neki és minden szeretetét a féldomborművekbe és művészi faragásokba adta. Mikor már majdnem befejezte a mennyezet kialakítását – eltörött a véső. Nem volt értelme tovább élnie, leugrott és összetörte magát a parti köveken…”

* * *

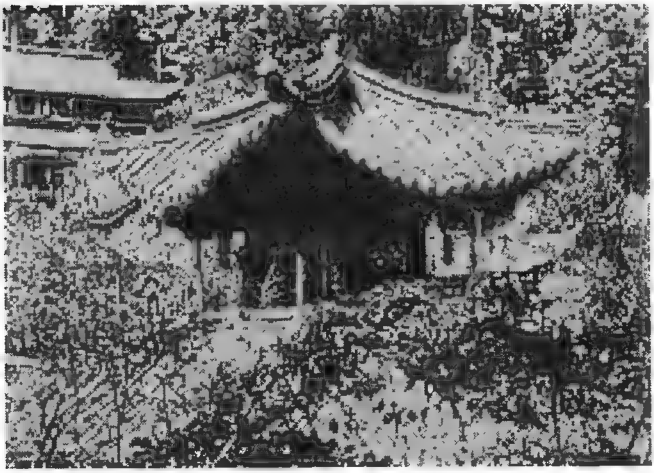
Aztán meglátogattunk egy régi, múzeummá alakított budhista templomot, megnéztük a templom parkját, amely a kunmingi fiatalok kedvelt sétáló helyévé vált.

A templom bejártát a változhatatlan szent kutyák őrzik, majd már magánál az ajtónál a még szentebb „elrettentő őrök”.

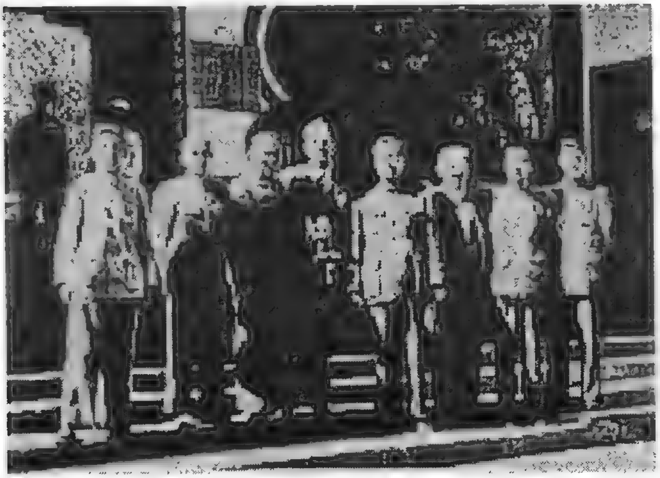
A templom őre.

Valami gigantikus méretű fa gyökérből van kifaragva és megfelelően színezve

Egy magányos kápolna



Még egy fénykép a templom főbejáratánál



Közben minden kész lett az expedíció indulásához.

November 6-án hajnalban három gyapottal megrakott „Csepel D-350" teherautóból álló konvoj indult el soron-következő útjára.

Elindulás előtt feljegyeztük a gépkocsik tonnatartalmát, a kilométerórák állását és a tartályokban lévő üzemanyag mennyiségét, valamint még egyszer megvizsgáltuk az úthálózati térképeket és az útvonalleírását.

Az első megálló ebédszünet céljából: I-Pin-Lan városa 127 km.-re Kunmingtól.

Éjszakai szállás Csu-Sun városban, 143 km.-re I-Pin-Lantól. Így az első napon 270 km.-t utaztunk.

A második napra azt irányoztuk elő, hogy ebédszünet nélkül megtesszük a végcélig, a Sa-Guan városig hátralévő 148 km.-t.

Az útleírásban a következők szerepelnek:

„Az út szélessége kb. 5 méter. A legkeskenyebb szakaszon 4,5 méter.

Kb. 160 km. aszfalt, 136 km. zúzott kő, 122 km. földút.

A 418 km.-es úton 64 kanyar van, a legkisebb kanyarodási sugár 4,5 méter.

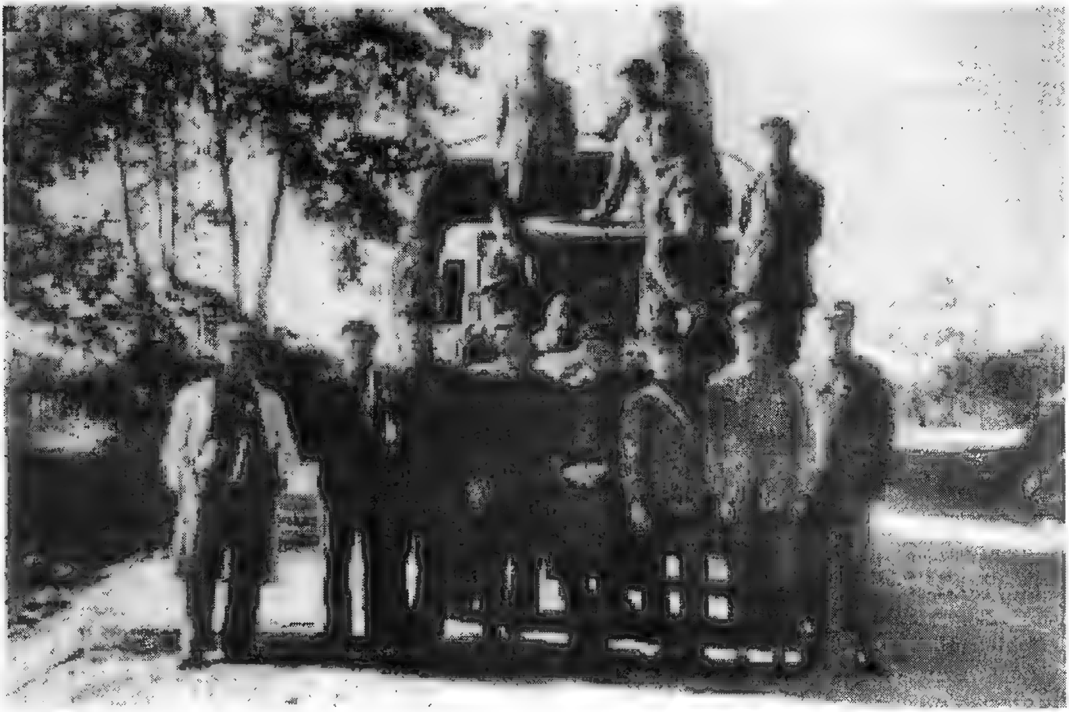
Az emelkedők és lejtők átlag 6-9 fokosak. Vannak 12-13 fokosak is.

Az útvonalon 78 állandó és ideiglenes híd van; az ideiglenes hidak maximális teherbíró képessége: 8 tonna."

Itt Zserommal egymásra néztünk, csettintettünk, ingattuk a fejünket… aztán úgy döntöttünk, hogy valószínűleg a számított teherbíró-képesség nagy szilárdsági tartalékkal bír, különben hogyan közlekedhetnének itt megrakott teherautók?…

„Az útvonalon két üzemanyagtöltő állomás van".

Az út összesen 5 napig tartott. Két nap oda, 1 nap pihenő, 2 nap vissza Kunmingba. Így ez az út összesen 836 km. volt, megrakott „Csepel" teherautókon; a terhelés norma szerint 3,5 tonna. A vezetőfülkében utaztunk, állandóan figyeltük, hogyan viselkedik a motor, a fékek, a kormánymű, a műszerek stb.



Autós túránk résztvevői

Az út szép, de a gépkocsiknak nagyon-nagyon nehéz.

Ez az út egyetlen útvonal Burma irányába. Három hegygerincen át vezet; legmagasabb pontja Tien-Czin-Miau, 2800 méterrel van a tengerszint felett. Gyakoriak a meredek lejtők és emelkedők, a szorosokban az út szélessége alig 3 méter, a fordulási sugár alig 3,5 méter.

Ezen az útvonalon közlekedő „Csepel" teherautókon dolgozó sofőrök

Az út cikk-cakkban a hegy lejtőin fut, vagy megkerüli a csúcsokat, leereszkedik a völgyekbe, majd ismét a hegyekbe kanyarog. A minden egyes kanyar előtt szemünk elé táruló gyönyörű panoráma nem hagyott időt arra, hogy megijedjünk. Midőn fél méterre a kerekektől, feneketlen szakadékok, semmivel nem védett meredek lejtők nyíltak meg.

Hála „csepelecskéinknek" – sem a kormánymű, sem a fékek, sem a gumik nem kaptak defektet. Különben… Nem hiába mondta egyszer Zserom eléggé melankolikusan, amikor már mindenen túl voltunk: „Ahhoz, hogy valaki ilyen utakat megtegyen, burokban kell születnie".

Az itteni sofőrök a vezetés nagyszerű mesterei, éjjel-nappal járnak ezeken az utakon. Két év alatt mindössze két autó gurult le a lejtőn, roncsaikat láttuk a garázsban.

„Csepelecskéink" mint erről meggyőződtünk, jól alkalmazkodtak a hegyi utakhoz: viszonylag rövid a tengelytávolságuk, stabilak, és elég húzóerő tartalékkal rendelkeznek.

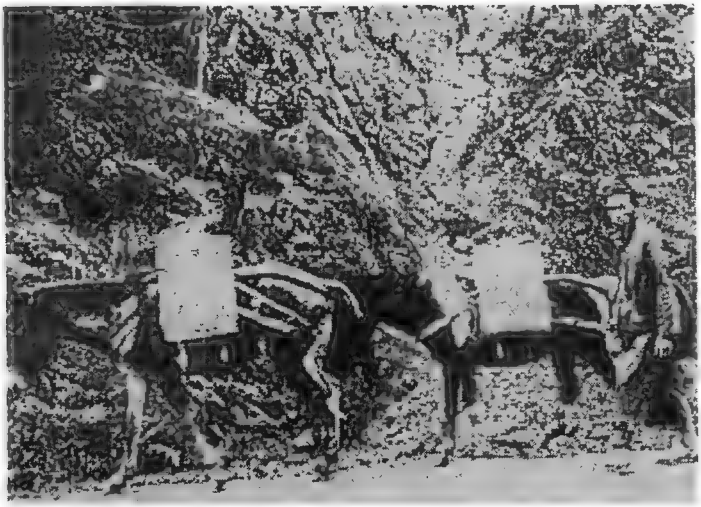
A Burmába vezető utat két nagy folyó — a Lany-Cany-czjan (Mekong) és a Lu-czjan (Szaluin) szeli át, amelyek Tibet magas hegyeiben erednek, valamint kisebb folyók sokasága — a Fehér folyó, a Vörös folyó (Li-se-he) és más folyók egész sora. Völgyekben és szorosokban hömpölyögnek, vizükkel öntözve a mezőket, dinnyeföldeket és veteményeskerteket.

A kitárulkozó panorámában gyönyörködve, egyidejűleg nézni és hallgatni kellett az autókat is. Az emelkedőkön nem egyszer nyugtalanul figyeltünk a fogaskerekek csikorgására és sivítására. Nyugtalanított a motorok hatalmas étvágya is, de még inkább nyugtalanítottak a fékek a meredek lejtőkön. És a radiátor? Hogyan fog viselkedni a magas hegyek között? Mint ismeretes, a víz 2000 méter magasságban 92 C-foknál, 4000 méter magasságban pedig 87 C-foknál forr fel.

Megálló a soron következő hágó előtt

„Csepel" gépkocsik a burmai úton

Sószállítás, szembejövő karaván



Újabb szembe jövő karaván

Ezeknél a megállóknál összehasonlítottuk feljegyzéseinket, helyet cseréltünk, azaz mindegyikünk egy másik kocsira ült át. A szerelők és gépkocsivezetők gondosan végignézték az összes látható szerkezetet, figyelembe véve az előző útszakaszokon tett megjegyzéseket. A hágó előtt külön figyelmet szenteltek a fékeknek és a hűtőradiátoroknak.

Időnként az utak olyan keskenyek voltak, hogy a sofőröknek az út legszélén kellett menniük, sőt meg kellett állniuk, hogy elengedjék a sóval vagy málhával megrakott, szembejövő szamár-karavánokat. Egyetlen egy autóval nem találkoztunk és senkit sem előztünk meg.

Ahogy Kunmingben mesélték, megpróbálták használni a rendelkezésükre álló ZISZ, IFA, SKODA stb. típusú tehergépkocsikat, de a benzinmotorok nem tudtak megbirkózni a 4000 méter magasan lévő hágókkal.

A szállítási főnökség ezért volt oly készséges, hogy megszervezze és támogassa ezt az expedíciót. Nekünk pedig szintén érdekes volt, hogy meggyőződjünk arról, mire képes a „Csepel D-350"? Milyen konstrukciós és technológiai változtatások szükségesek, hogy ez a teherautó megfeleljen a vele szemben támasztott követelményeknek.

A kínai félnek, jelen esetben Kunmingnak ez életbevágóan fontos volt, mivel a szállítás kérdése még szemmel-láthatóan nem volt megoldva.

Ezeken a hegyi vidékeken a lehető leggazdagabb természeti kincs lelőhelyek vannak: ólom, cink, réz, bauxit és wolfram. Yünnan az első helyet foglalja el Kínában az ónbányászatban, jelentős készletek vannak vasércből, kőszénből, kőolajból.

Ezekben a hegyekben ezért van ilyen döntő jelentősége az utaknak és a közlekedési eszközöknek.

Nos megérkeztünk I-Pin-Lan-ba.

Ez egy kisváros a hegyláncok lábánál. Textilgyára, só-és szénbányája van.

Két gépkocsink itt átrakodott: itt hagyták a gyapotot és sót vettek fel.

Fénykép az ablakból

Amíg rendbe hoztuk magunkat és ebédeltünk, a teherautóink körül megszámlálhatatlan gyerek gyűlt össze. És ez alatt az idő alatt a helyi fiatalság szerzett és elhelyezett a bejáratnál egy palatáblát, és meleg üdvözlő szavakat írt rá.

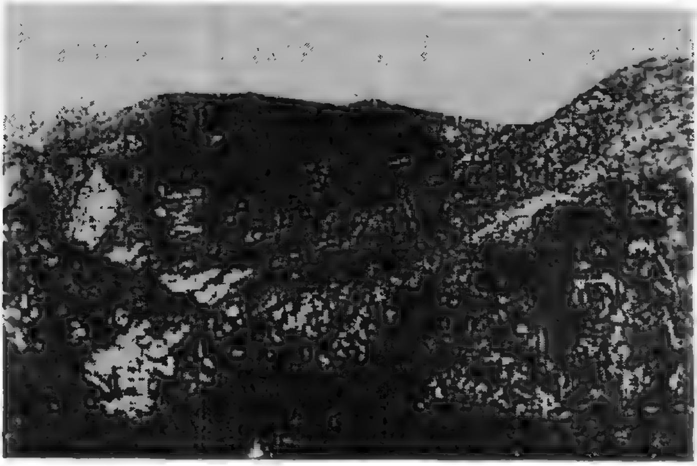
Íme, mit írtak? —

„I-Pin-Lan. Őszintén üdvözöljük barátainkat — a magyar autó-delegációt. Kína Kommunista Pártjának és Népi Kormányának vezetésével építi a nép országát, harcol a békéért és már nagy sikereket ért el. Ezeket a sikereket lehetetlen lett volna megvalósítani a demokratikus országok testvéri segítsége nélkül".

A fiatalság és a gyereksereg körbe vett bennünket a helyiségből kijövet és a kocsikba való beszálláskor. Szerencsés utat kívántak.

Meghatódva attól a melegségtől és őszinteségtől, amellyel érzéseiket kifejezték, tovább indultunk.

Az üdvözlet



Előttünk végtelen hegycsúcsok...

Ismét hegyláncok, hegycsúcsok következtek. A hegyes domborzatban előtűnnek a különböző magasságban fekvő széles völgyek és mély völgykatlanok. Minél magasabbra emelkedünk, annál kevesebb az erdős hegyoldal és több a cserjés.

Egy magas fennsík

A minket kísérő Dzsipben, amelyik néha megelőzött bennünket, hogy éjszakára szállást szervezzen vagy élelmiszert szerezzen be, utazott az „Őrangyalunk".

Terjedelmes táskájában sok minden volt: - keksz, mandarin, cigaretta, termosz teával, cukorka...

Az „őrangyal"

Végül ragaszkodott hozzá, hogy harapjunk valamit és igyunk egy teát

Sötétedéskor érkeztünk Csu-Sun városába, végigmentünk néhány elcsendesedett utcán. Mögöttünk felugattak a kutyák, néhányszor a kerekek alól ugrottak ki kotkodácsolva az út porában alvó kakasok és tyúkok.

A város szélén álltunk meg egy magas kőkerítés előtt. Kinyílt a kapu és begördültünk egy széles udvarra...

— Börtön. — súgta nekem Zserom.

Figyelmesebben körültekintve, magam is meggyőződtem róla: — pont előttünk egy épület emelkedett kicsi rácsos ablakokkal.

De minket jobbra egy kisebb, semmi veszélyt nem sugalló épületbe vezettek. A menetoszlopot a fürge Dzsipen megelőző útitársaink és barátságosan mosolygó copfos és copf nélküli lányok fogadtak bennünket.

„Őrangyalunk" gondoskodott kényelmes éjszakai szállásról, kiürítve néhány hivatali helyiséget. Feneketlen táskájából ruha és cipőkefe, törölköző és szappan került elő, sőt nekem még kis tükör is. Melegvizet hoztak mosdótálban.

A szomszéd szobába a lányok sürögtek: – számtalan tálkában minden lehetséges ételt raktak az asztalra. Hiába mondta nekik a mi „őrangyalunk", mi ezt bizony úgy sem fogjuk megenni, hogy neki hideg csirkéje, tojása... sőt, kenyere van. (Isten tudja, honnan szerezte).

Mi, persze, nem akartuk megbántani háziasszonyainkat és fogtuk a pálcikákat. Az „angyalunk" viszont mégiscsak elérte, hogy megengedjék neki – rakja csak elénk az európai ételt is. Ekkor diadalmas arckifejezéssel még késeket és villákat is előhúzott a táskájából.

Velünk együtt helyi vezetők is asztalhoz ültek: – ennek az „objektum"-nak a gondnoka, az adminisztratív osztály vezetője és még egy személy, aki elég gyanúsan tekingetett ránk a szemöldöke alól, és akiről hamarosan kiderítettük, hogy ő a helyi főügyész. Bármennyire is hívtuk kedves háziasszonyainkat, ők csak nevetgéltek, de nem ültek asztalhoz, – erősek még az évszázados tradíciók.

Megindult a szokásos beszélgetés a tolmácson keresztül. Amíg a beszélgetés angolul folyt, az ügyész nem hagyott fel gyanakvó viselkedésével, néhányszor megkérdezte honnan jöttünk, és tulajdonképpen miért vagyunk itt. Szóval látható volt, hogy legszívesebben átvinne minket a másik épületbe, a biztonság kedvéért.

A kínai szívek meglágyításának kitapasztalt módszeréhez folyamodtam, és átváltottam az orosz nyelvre.

Most szegény Zseromnak duplán kellett fordítani, viszont a főügyészünk elkezdett olvadozni: – néha elmosolyodott, sőt – koccintott velünk a kínai és a magyar nép barátságára. Megtört a jég.

Az ügyész (jobbról az ötödik) még arra is elszánta magát, hogy búcsúzóul lefényképezzük, de persze elég éberen... hátul állva.

Balról az első a főnök, jobbról a második az adminisztratív osztály vezetője, a copfos kislány és az osztályvezető felesége. A többiek, és itteni dolgozók.

Elutazás előtt

Minden jót,
kedves vendégszerető emberek

Bizonyára nem meglepő az ügyész gyanakvása (*gyanútlan ügyészek egyáltalán nincsenek is*), hiszen itt a határövezetben még mindig sok az olyan ember, akit szemmel kell tartani.

Még maradtak csang-kai-sekisták, az amerikaiak átdobálják aljas dolgokat művelő embereiket, úgyhogy résen kell lenni.

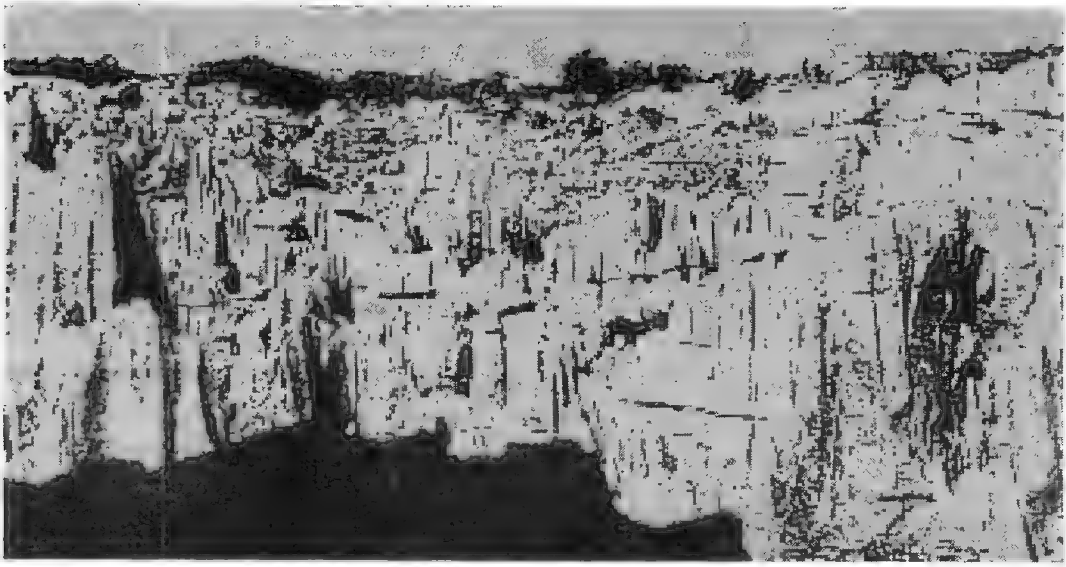
Ebben a börtönben éppen ilyen elemeket tartottak fogva.

Be kell vallanom, arra gondoltam, hogy az ügyész még egyszer kioktatta útitársainkat, mivel mikor továbbmentünk, az úton is, és magában Sa-Guan városában is észrevehetően megerősítették az őrséget, annyira, hogy én például sehogy sem tudtam megszabadulni a testőrömtől: – elkísért a mosdó ajtajáig és semmiféle lehetőség nem volt elbújni előle.

Már a visszaúton – mivel ugyanott szállásoztunk – mielőtt onnan elutaztunk lefényképeztem vendégszerető és gondos házigazdáinkat és elgondolkodtam azon a nagy és felelősségteljes munkán, amit ők oly önfeláldozóan és szerényen végeznek ezen a még nem véglegesen megtisztított területen.

A geológusok feltételezik, hogy itt valamikor jégmező volt, amely magával vitte a termőréteget és csak ezek a szürke, húszméteres vagy annál is magasabb sziklák maradtak meg. Valódi kőerdő, helyenként áthatolhatatlan. A glaciális hordalék szintje mély, párhuzamos vonalak formájában megmaradt a sziklákon.

Íme, Ő az én „testőröm" a kőerdőben tett séta alkalmával



A 379-es kilométernél megálltunk a Hun-Aj (vörös sziklák) csúcsán. Itt kezdődik a lejtő a Dali-völgybe, a Dali-tóhoz, amelynek partján terül el Sa-Guan városa.

Sa-Guanba kb. délután 5 órakor érkeztünk meg.

Ellenőriztük a kilométerórákat, a fogyasztást, kiszámoltuk az átlagsebességet, feljegyeztük a kocsik működésével kapcsolatos útközben történt megfigyeléseinket, mivel az úton sorban beültünk mind a három gépkocsinkba.

A városban élénkség volt: — a Nagy Októberi Forradalom évfordulóját ünnepelték. 1954. november 7.-ének napja volt.

Az utcákon, az ezeken a vidékeken élő nemzeti kisebbségek különféle öltözékeit viselő emberekkel találkoztunk.

Sajgó vágyakozás könnyű érzése lett úrrá rajtam, amikor arra gondoltam, milyen messzire kerültem ezen az ünnepnapon; ugyanakkor szeretett hazám iránt érzett büszkeség is amiatt, hogy szárnyával körül lengte ezt a messzi, messzi kínai városkát és elhozta azt a lehetőséget, hogy szabadon örvendezzenek az 1917-es nagyszerű események évfordulójának.

Különös büszkeségérzettel fogadtam az irányomban megnyilvánuló tiszteletet és szívélyesség jeleit, világosan értve, hogy ez nem személyesen nekem szól, hanem annak az országnak, amelynek a nyelvén beszélek, és amelyet éppen ezért az adott pillanatban itt, Kínának ebben a körzetében, a Tian-San hegygerincei alatt képviselek.

Ezzel az érzéssel aludtam el első este Sa-Guan városban.

A következő nap gépkocsivezetőinknek sok dolguk volt; átadták a hozott rakományt, átvették és rakodták az újat. Felkészítették az autókat, tankoltak. Mi mégis szakítottunk néhány órát, hogy megnézzük Sa-Guan környékét.

Mindenekelőtt egy ősrégi pagoda (templom) vonzott bennünket, amelyik udvarának mélyén egy kápolna állt.

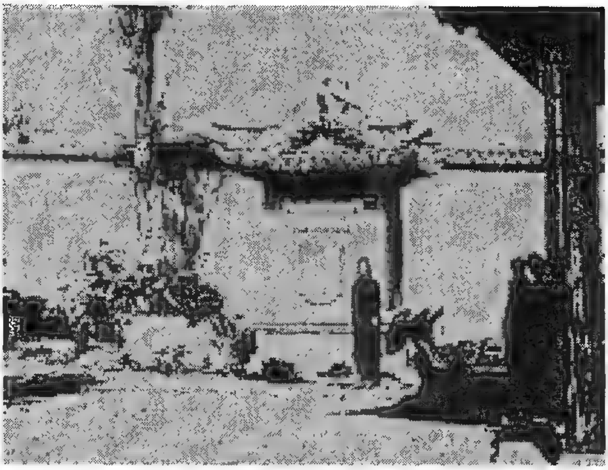
Ez a templom, mint kiderült, működött. Az istenek ábrázolásai előtt illatos rudacskák égtek kis pálcákon ételmaradványok voltak, amit az imádkozók és isteni kegyelmet kérők hoztak ide.

Ennek ellenére szegény istenek és istennők elég elhagyatottnak és elfelejtettnek tűntek.

Ősrégi templom Sa-Guanban

Viszont az udvaron aktív tevékenység világos jelei voltak észrevehetők. Gondosan összerakott rizsszalma és fiatal szárított bambuszbálák, széles karimájú kínai kalapokból összerakott piramisok emelkedtek, valamiféle fa szerkezetek és padok álltak. Ezt a templomudvart, mint kiderült, egy kalapkészítő szövetkezet használta.

Ezek a kalapok elsőrendű szükségletet elégítenek ki: – védenek a tűző naptól, esernyőként és kosárként szolgálhatnak. Egész Dél-Kína ezeket a kalapokat hordja.

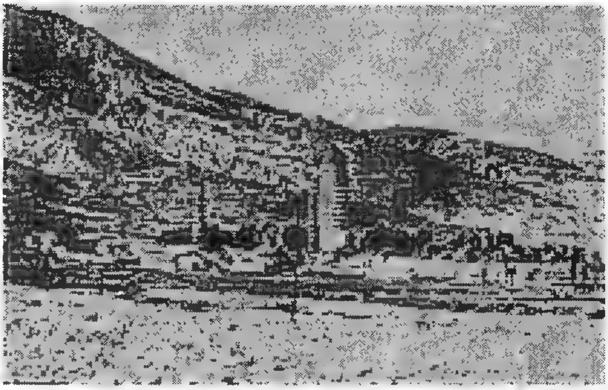


Kápolna az ősrégi templom udvarán

Voltunk a hegycsúcsokkal körülvett hatalmas Dali-tó partján is. Halak tömege van itt, de úgy tűnik, még több a horgász.

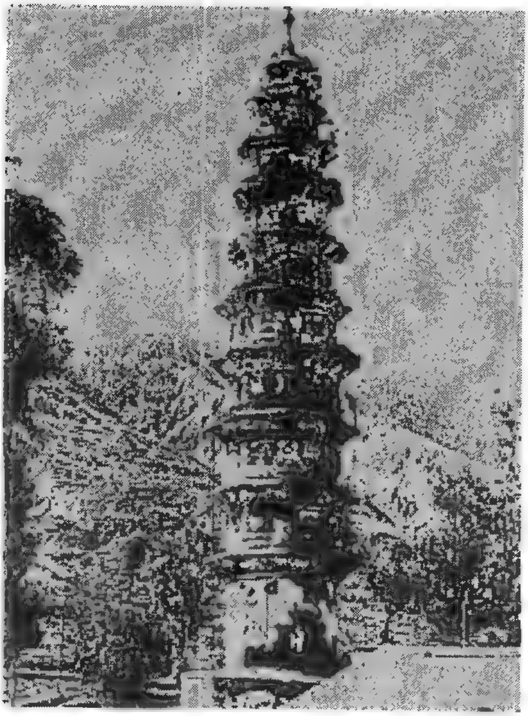
Ezen a vidéken szén- és rézbányák is vannak, márványt is bányásznak és csiszolnak.

A városka nagyon régi, a helyi lakosoknak emberemlékezett óta védeni kellett gazdag vidéküket a hegyek mögül jövő támadásoktól.



Sa-Guan-i látkép

Lányok, saját készítésű kalapban



Régi őrtorony

Mint mondják, ezt az őrtornyot 600 évvel ezelőtt építették. Mostanra már tetejéig benőtte a moha, sőt valami csoda folytán bokrok és kis fácskák nőttek ki párkányain.

A torony persze zárva van, mivel csak a büszkeség tartja egyben. Repedések szántják a valamikor gyönyörű, csiszolt burkolólapokat.

A békés életet most egy új, még nagyon „fiatal", mindössze 150 éves torony biztosítja.

Ez a magas hegyek közötti magányos határváros, mint kiderült, lázas életet él: – a Burmába vezető úton élénk a gépkocsik, szekerek, málhával megrakott öszvérek és szamarak forgalma; itt húzódnak a bányákba, a helyi Tanácshoz, az iskolába menő telefon- és villanyvezetékek.

Az utcákon tárt ajtók mellett nyíltan folyik az élet: – itt főznek, mosnak, guggolva kötögetnek és pletykálnak az asszonyok, pipázgatnak a fiatalos külsejű nagypapák…

Mindez oly megingathatatlanul ősinek és elmaradottnak tűnik. De hirtelen dobszó, vidám kiáltások, és nevetés hallatszik – és az új betör a megrekedt csendbe. Ezek iskolás fiúk és lányok, néhányan úttörő nyakkendőben járják az utcákat vezetőikkel vagy tanáraikkal. A felnövekvő fiatal nemzedék tanul, fejlődik.

Teljes joggal és biztossággal mondhatjuk, hogy ti gyerekek, egészen másként fogtok élni, mint szüleitek és nagyszüleitek. Ez abból látható, hogy milyen sok figyelmet és gondot fordítanak a gyerekekre az új Kínában. Játszóterek, iskolák, mindenféle speciális tanintézmények hatalmas mennyiségben nyílnak meg mostanában a felnövő nemzedéknek.

Mindenhol és mindenben látható a gyerekről való gondoskodás. Erről meggyőződtünk Kínában tett következő utazásunk során is. Oly tisztán el lehet képzelni, hogyan változik meg majd itt az élet, amikor ők felnőnek és mindent új irányban fordítanak.

Megismerkedtünk ezekkel a lányokkal és szüleikkel

* * *

Rendkívül gyorsan eltelt a nap, november 9-én reggel pedig elindultunk visszafelé, utolsó pillantást vetve erre a tornyos városkára. A visszaút ugyanakkor szerencsés volt, komoly hiba a kocsikban nem volt. Ismét meglátogattuk régi ismerőseinket Csu-Sunban és I-Pin-Lanban. Tisza szívből jó egészséget és munkájukhoz sikereket kívántunk nekik.

November 10-én visszatértünk Kunmingba, ahol még négy napot töltöttünk el, ami telítve volt a megtett út eredményeinek összegezésére irányuló közös munkával.

Az expedícióban részt vett összes kínai, beleértve a gépkocsivezetőket is, – akikről meg kell jegyezni, hogy kifogástalan sofőröknek bizonyultak – egyhangúan pozitívan értékelték a „Csepel" gépkocsik műszaki minőségét.

A mérnökünk, Dzu, szintén vezetett hasonló feljegyzéseket, melyekben csakúgy mint mi a miénkben, megjegyezte a vonóerő csökkenését, az üzemanyag fogyasztás növekedését, és sok más egyebet, például a kipufogó-gázok elégtelen égetésre utaltak 2000 méter vagy annál nagyobb magasság esetén. A hágókon a hátsó híd fogaskerék áttételei nagyon nehezen bírták a nagy megterhelést.

Mégis, mindkét fél elégedett volt, hog mindhárom gépkocsi komolyabb hiba nélkül visszatért.

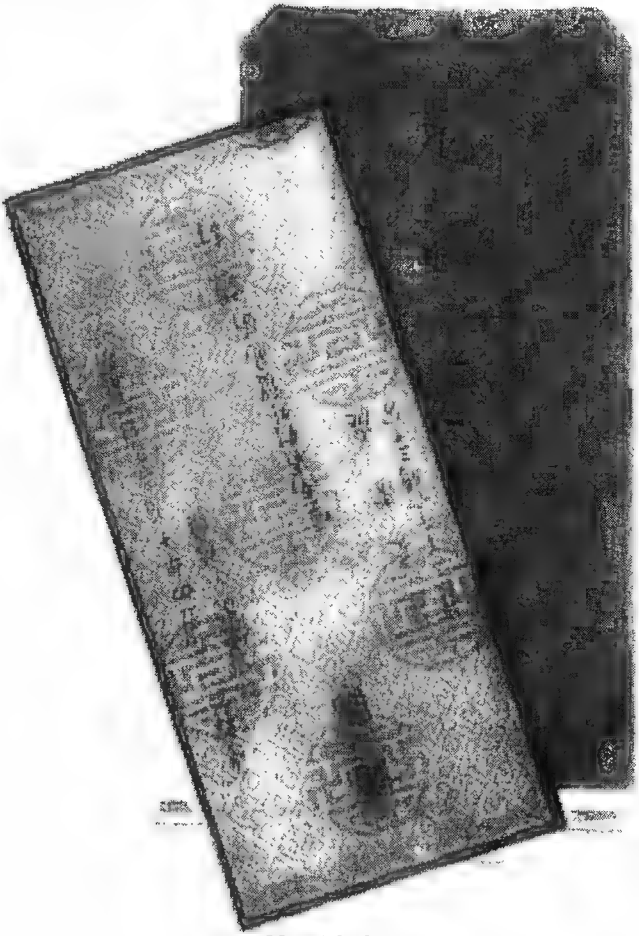
Somhegyi Kristóf meglepett bennünket lelkesedésével: belső megbeszéléseink alkalmával szenvedélyesen védte álláspontját, miszerint a kínai fél által előterjesztett műszaki követelmények egy éven belül megvalósíthatók. Pedig ezek a műszaki követelmények nem is voltak olyan egyszerűek:

1. A motor teljesítményének változatlanul meg kell maradnia 2000 méter magasságig;
2. A vonóerőnek 2000-4000 méter magasságon is azonosnak kell maradnia;
3. Meg kell akadályozni a hűtővíz felforrását 100 C fok alatt;
4. Megbízhatóbb fékrendszer kell.

A záró jegyzőkönyv, a magyar teherautók pozitív értékelésével egyidejűleg, magában foglalta ezeket a műszaki pontokat is, határidő nélkül.

Többször összejöttüuk az utazás résztvevőivel és a helyi közlekedési vállalat dolgozóival. Nem tudtuk elkerülni az ünnepélyes közös étkezéseket.

A visszatérésünk utáni harmadik napon elegáns meghívót kaptunk egy ebédre, amelyet Városi Tanács rendezett tiszteletünkre; a következő este pedig a mi delegációnk adott búcsúvacsorát.


Meghívó

Még egyszer együtt elmentünk a kunmingi Operába.

Kína színházművészete annyira sajátságos, hogy erről valószínűleg csak művészettörténész szakember írhat. Abban az értelemben, ahogy mi értjük az operát, a kínai zenés dráma egy külön műfaj. Itt a legkevesebbet énekelnek, nagyritkán

egyik-másik színész előad egy-egy rövid áriát, leginkább beszélgetés folyik húros hangszerek, fuvola és dob kíséretében.

Ezt meg kell szokni...

A zene oly hevesen fejezi ki a színpadon végbemenő eseményeket, hogy néha a fuvola vagy a dob hangjai miatt semmi más nem hallható. De úgy tűnik, ez nem is olyan fontos (különösen nekünk). A színészek kifejező mozdulatai: – a gesztikulálások, testmozgások, akrobatikus számok és táncok – számunkra helyettesítették a szöveget, és elég teljes elképzelést nyújtottak a történtekről.

Az előadásokon a díszletek csaknem teljes egészében hiányoznak; a színészek művészetének sajátossága az elképzelt holmikkal való játék és a különböző tárgyak allergikus alkalmazása.

Például, egy lovaglópálca a színész kezében, és sajátságos mozgatása azt az illúziót kelti, hogy a színész lovagol. A színész soha nem felejti el megemelni kabátja szárnyait és átlépni a képzeletbeli küszöböt, amikor azt kell bemutatnia, hogy bemegy egy házba vagy kijön onnan.

A meghatározott mozdulatok, járás, smink, a ruha színe és szabása mind a szereplő jellemének sajátosságaira utal. A becsületes hős arca vörös színűre van festve, a ravaszé feketére, és így tovább, minden szerepnek megvan a külső megjelenítési eszköze. Az öltözékek nagyon színpompásak, díszítésül szalagok, tollak, flitterek és más kellékek szolgálnak. Szóval, a kínai színháznak ez a műfaja nem törekszik elrejteni a színpadi művészet formaságait, ellenkezőleg – kiemelik őket.

A szakállak és bajuszok például olyannyira nyitva vannak felkötve, hogy minden mozdulatnál szinte lesnek és felfedik a színész valódi arcát.

Ez az ősrégi műfaj a mesterek sokoldalúságát, a mimika, hang és plasztikus mozgás tökéletes birtoklását követeli a színésztől. A színművészetnek ez a fajtája – a zenés dráma – még nagyon elterjedt az egész országban, de már kezdi átadni a helyét a prózai művészet új formájának – a realizmusnak. Sok színház modern darabokat visz színre, mind külföldieket, mind Kína életéből is.

Mei-Lan-Fan — a pekingi opera kiváló színésze (női szerepek előadója). Több mint 40 éve lép fel a színpadon. Amikor a japánok megszállták Pekinget és Sanghait, tiltakozása jeléül bajuszt növesztett és nem lépett fel.

Mei-Lan-Fan

Közeledik a Kunmingból való elutazás ideje. Két hetet töltöttünk itt és őszinte tisztelet és szimpátia hatott át bennünket ezek iránt a munkaszerető, becsületes és barátságos emberek iránt. A búcsúzás előtt még egyszer lefényképeztem a gépkocsivezetőket és az összes többieket, akik az utazás során velünk tartottak.

A fényképeket Pekingből küldtem el nekik.

November 15-én reggel repülőgépünk Kunming völgye fölé emelkedett, tett néhány kört, hogy a környező hegyek fölé emelkedjen, majd észak-keletnek vettük az irányt, vissza Csuncinba.

A repülőgép ablakából világosan kivehető a virágzó völgy, a nap reggeli sugaraiban csillogó rendkívül szép tó és a gyönyörűen szép kék ég.

Isten veled, virágzó vidék! Virágozz és virágozz fel még gazdagabban!

Már körülbelül 15 perce repülünk a hegycsúcsok felett; szemben velünk úszik egy magányos könnyű felhő, még rózsaszínű a hajnaltól, majd hamarosan kisebb-nagyobb felhőcsoportok tűnnek fel, aztán még több, még gyakrabban, még sűrűbben...

Az emlékezetből felvillannak Lermontov verseinek töredékei. Lermontov, mint senki más, utánozhatatlanul tudta tovább adni a hegyek és felhők báját. Egy kicsit átalakítva csak ennyit szeretnék idézni: „Sűrűsödik a szálló felhővonulat..."

És valóban — egy óra múlva sűrű szürke fellegekben repülünk, ki sem akarunk nézni az ablakon. Behunyom a szemem és a motor ütemes morajlása hallatán álomba merülve még mindig Kunming napfényes völgyét látom...

* * *

Csuncin: eső, köd.

De nem fontos, csak három napig vagyunk itt. Ezeket a napokat főként az IKARUSZ buszoknak szenteltük: a munka zömét Zerkovitz végezte, aki fáradhatatlanul látogatta a busz garázsokat és javítóműhelyeket. Igyekeztünk vele együtt végig utazni a városi járatokat minden létező busz típussal. Távolsági buszközlekedés nem volt.

Az utasok csodálkozással és némi nyugtalansággal pillantgattak az ősz hajú idős „úrra", amikor ő menetközben elkezdett benézegetni az ülések alá, sztetoszkópját rátette a busz oldalára, sőt padlójára, be-benézegetett a vezetőfülkébe, hogy megnézze és meghallgassa – vagy ahogy Kristóf mondta: – „megszagolja" – az indításkor, megálláskor és menet közben végzett átkapcsolásokat.

Ismét meglátogattunk néhány garázst, és meggyőződtünk, hogy Csun-cin Közlekedési Osztálya az alatt a rövid idő alatt, amíg mi Kunmingban jártunk, mindent megváltoztatott a munka szervezettsége terén, amit csak tudott – megkísérelték a lehetőségek szerint koncentrálni az azonos típusú teherautókat. Az egyik garázst sikerült átrendezni csak Csepel D-350-es kocsik szervizelésére, és mint a garázs vezetője mondta: — „sokkal könnyebb lett a munkánk az Önök 'felbecsülhetetlen' értékű tanácsainak köszönhetően..."

Csuncini tartózkodásunk utolsó napján beszámolót készítettünk a pekingi megbeszélésekhez.

Csenduba már a felszabadulás után épített vasútvonalon utazunk. Csenduban van az 1050 km hosszú Csendu-Szijän közötti vasútvonal építkezésének központja, amely Men-Jan, Kvan-Jüan, Nao-Csi városain halad át. Az építkezésen a mi DR-50-es dömpereink dolgoznak, ezeket kell ellenőriznünk: – hogyan viselkednek, hogyan felelnek meg az üzemeltetési követelményeknek.

Kínai tartózkodásunk alatt sokféle közlekedési eszközön utaztunk: több mint 5000 km-t repülőn, 1800 km-t vasúton, 836 km-t saját gyártmányú teherautón, összességében nagy utat tettünk meg személygépkocsin, sokat jártunk gyalog.

Kétféle közlekedési eszközt nem próbáltam még: – a szamarat és a riksát. Persze riksába nem szállok be, de hogy szamárra ne üljel fel – ez már tényleg mulasztás lenne...

Na, és még idáig nem utaztunk itt Kínában hajón.

Most éppen ez állt előttünk – Kína leghosszabb, 6300 km-es, széles, bővizű folyóján, a Jangcen való átkelés. A Tong-Gul csúcsai alatt ered. A Jand-ce átszeli Kving-hai, Tibet, Szi-huan, Jünnan, Hubei, Hu-nan, Jang-kszi, An-hui tartományt és Sanghainál ömlik a Kelet-Kínai tengerbe.

Csuncintól az átkelőhelyig vonattal jöttünk; majdnem a fél vagont elfoglaltuk. Elhelyeztük a poggyászunkat – bőröndöket, kabátokat, aktatáskákat, táskákat, kalapokat – és odatapadtunk a kupé ablakához. Ugyanazok a rizsföldek, apró szürke falvak, mezők és tisztások, amelyeken nem látni se tehenet, se lovat; nagyritkán az ösvényeken fel-feltűnik egy-egy málhás szamár a széles-karimájú kalapos-ernyős hajcsárral a nyomában...

Megérkeztünk az átkelőhöz. Itt hajóra kell szállnunk, hogy átkeljünk a folyó túlsó partjára, és újra vonatra üljünk, amely Csenduba megy. A Jang-cen itt még nincs híd.

Elkezdjük összeszedni a holmijainkat, nehogy valamit elfelejtsünk..., de a csuncini Autóközlekedési Osztály minket kísérő dolgozója energikus jeleket ad:

— Mindent hagyjanak itt, semmit ne vigyenek, hagyják...

Tisztelt Dzu-nk, sőt Karcsi is meggyőzően kijelenti:

— Csak a legszükségesebbet vigyük magunkkal, táskát, aktatáskát, minden egyebet átvisznek a hajóra, ne nyugtalankodjanak.

— Hát a kabátot?

— A kabátot is — mosolyog Karcsi. Visszaakasztja a kabátomat a fogasra, karon fog, és határozottan kivezet a kupéból és a vagonból. Utánunk, némi nyugtalansággal hátrapillantgatva, kijön Kovács és Zerkovitz is; kint pedig már a kínai hordátok egész csapata sürög-forog.

No, lesz ami lesz, gondolom, magamhoz szorítva a retikülömet. Lemegyünk egy hajóhídon egy kis kompra, elhelyezkedünk a fedélzeten. A kompot megtöltik az utasok – férfiak, nők, gyerekek; mindenki elhelyezkedik, ahol tud. Körülnézek – a holmijainkat sehol sem látom. De se Zserom Károly, se Dzu mérnök semmi aggodalmat nem mutatnak, csak Zerkovitz súgja hozzám hajolva:

— Az asztalkán hagytam a szemüvegemet...

— Mit tehetünk? Van másik?

— Van, azt hiszem, egy tartalék. A bőröndben.

Átkeltünk, kiszálltunk. Elindultunk a vasútállomásra, kimentünk a peronra. Ott áll a szerelvény. Harmadik kocsi. A beszállás már megkezdődött.

— Be lehet szállni.

— Ide, ebbe a kocsiba?

— Persze. A másik szerelvényen szintén a harmadik vagon volt a miénk.

— Tényleg? Nem is vettem észre.

— Pontosan a harmadik. — ez Karcsi.

Felszállunk a kocsira. A mi kupénk, amennyire emlékszem, a bejárat utáni második volt. Bemegyünk a bejárat utáni második fülkébe és... mintha ki sem mentünk volna, minden ugyanott van, ahol a Jang-ce túlpartján hagytuk, a bőröndök, a kabát is ugyanott lóg, még Zerkovitz szemüvege is ott van az asztalkán...

Minden, minden a helyén van.

De hol vannak a hordárok? Szerettük volna megköszönni nekik, de már a nyomuk is kihűlt. Megköszöntük a kísérőinknek.

A vonatok nagyon pontosan, menetrend szerint közlekednek. A kocsikon kalauznők dolgoznak, akik percenként törölgetik a port, söpörnek, újra port törölnek, forró teát hoznak, éjszakára elkészítik a fekvőhelyet, szóval egész nap szorgoskodnak, mint a méhecskék.

A kínai nép általában nagyon közlékeny. A kocsinkban egy katonai-politikai tanintézet hallgatói utaztak parancsnokukkal. Azonnal előszedték orosz nyelvkönyvüket és rávettek, hogy vizsgáztassam le őket. Aztán „élénk" beszélgetésbe kezdtünk a tankönyvben lévő szótár segítségével. Ha valami nem volt benne — hát erre való a kéz és a láb.

Aztán szovjet dalokat énekeltek kínaiul; ebben részt vett az egész vagon és a kalauznők.

Természetesen, mint kiderült, a kocsiban utaztak testőreink is; ezt már Csenduban tudtuk meg, amikor velünk együtt megjelentek a szállodánkban. A visszaúton is elkísértek bennünket.

Azt hiszem, ez már túlbiztosítás.

Sehol, semmilyen országban nem éreztem magam olyan biztonságban, mint Kínában. Itt nem látni részegeket, verekedést, kiabálást az utcán, a legkésőbbi órákban teljes nyugalomban lehet járkálni: – senki nem bánt, senki meg nem sért.

* * *

Tehát Csenduban dömpereink működésével foglalkoztunk.

Mint mindenütt Kínában, kimerítő anyagot kaptunk, és lehetővé tették, hogy személyesen megtekintsük a gépeket, jelen lehessünk a be- és kirakodásnál.

A vasútvonal e szakaszának építésén folyó munka ellentmondásai meglepték; ilyet még sehol sem láttunk. Először szembetűnő volt a végsőkig fokozott intenzív fizikai munka: – a külön brigádokra felosztott építőmunkásokat valósággal ellepte a verejték a tűző nap alatt, a brigádvezetők kiabáltak, fel-felugráltak, sőt kezet is emeltek, ha valami nem úgy ment, ahogy szerintük kellett volna. Ez a stílus nemcsak értetlenséget váltott ki belőlünk, hanem tiltakozást is. Ennek a szakasznak a vezetője a neki alárendelt brigádvezetőknek a megfelelő párja volt, de lehet, hogy a brigádvezetők is róla vettek példát.

Ez a magas, erős fizikumú, átható tekintetű ember rögtön gúnynevet is kapott Kristóftól és Karcsitól – „rablóvezér", amit a beosztottainak címzett, szaggatottan előadott – és szerintünk – durva megjegyzéseivel is kiérdemelt.

Mikor elmagyarázta feladatát ezen a szakaszon és az építési határidőktől való elmaradás okozta sietséget, minden szavát úgy pecsételte meg, mintha – ahogy Zerkovitz később kifejezte – azok kőbe lennének vésve. Különben is látható volt, hogy ez az ember nagy véleménnyel van saját személyéről.

Véleményünk szerint itt nem volt mivel dicsekedni: – végig utazva és végigjárva az egész szakaszt, „tarka-barka technikát" láttunk, kopott ZISZ, IFA, SKODA, STUDEBAKER teherautókat, néhány Dzsipet; viszont nem találtunk karbantartó és javítóműhelyt, csak néhány végleg tönkrement autót egy oszlopokra épített tető alatt. Itt végezni az átvizsgálást és javítást azt jelentette, hogy végleg tönkreteszik a technikát, mivel körös-körül hegyekben állt a por.

Mindezt minden szívélyesség nélkül el kellett mondanunk. Ugyanakkor a műszaki felszereltség – teherautók, dömperek, csörlők stb. rendkívül elégtelen volt, egyáltalán nem volt látható daru és kotrógép.

Kovács, aki megtanulta az udvariaskodást a kínaiaktól, mégis szükségesnek tartotta egy kissé enyhíteni az általunk elmondottakat:

— Önöknek sikerül meglepően kevés technikával nagy munkát végezni.

A „Vezér" figyelmesen végig hallgatva a fordítást, kivillantotta a fogát – ez jelentette nála a kedves mosolyt – és összehúzva szemrését, válaszolt:

— Még hozzá a technika is hitvány. Nekünk jó teherautók kellenek, de ide küldték ezeket a ... fazekakat. (Dzu ezt némileg akadozva fordította) — és rámutatott két új DR-50-es dömperre, amelyek körül munkások szorgoskodtak rudakra tett kosarakkal. Összenéztünk, semmit nem válaszoltunk a „fazekakra" és siettünk közelebbről megnézni. Az elsőre éppen kavicsot raktak, amit ingadozó pallókon munkások hordtak rúdra akasztott két-két kosárban. A kosarakat a dömperbe ürítették és egy másik deszkán a már üres kosarakkal a munkás leszaladt, majd minden újra ismétlődött.

— És hol van a kirakodás? — Menjünk — felelte komoran a „Vezér".

Kocsiba ültünk és elmentünk a kirakodás helyére.

Nos, itt értékeltük azt a szót, amely fordításban úgy hangzott, hogy „fazék".

Ugyanúgy, mint a berakodásnál, a dömperhez deszkákat erősítettek, és ugyanúgy hordták vállra vetett rudakra akasztott kosarakban a kavicsot, csak éppen... fordított sorrendben – a dömper merítő kanalából lefelé, a kijelölt helyre.

Az nem kifejezés, hogy csodálkoztunk – kővé váltunk... mindegyikünk szája szólásra nyílt, hogy kimondjuk, amit kell, de Karcsi mindenkit megelőzött: – oda szaladt a dömperhez, beszállt a vezetőfülkébe, kínaiul kiáltott, hogy vigyék el a géptől a deszkákat, és amikor ezt megtették hátratolatott, kiborította a dömper kanalát és az összes megmaradt kavics oda zúdult, ahova kellett.

Micsoda zaj keletkezett! Milyen ujjongás! Körülvették Karcsit, ölelgették, tapsolták... A „Vezér" maga is bemászott a fülkébe, magával húzta Karcsit, néhányszor megemelte és kifordította a markoló-kanalat. Aztán ugyanezt megtette a kínai sofőr.

Karcsit újra meg újra megölelték. A „Rablóvezér" ököllel verte a fejét, résnyi szemei ragyogtak, akárcsak mind a 32 foga.

Nem szégyelte kimutatni örömét és elismerni baklövését. Odaszaladt hozzánk, akik oldalt álltunk, a kezünket szorongatta és egyre ismételgette:

— Igen, igen, igazuk van, most már minden rendben lesz... Köszönöm..., köszönöm...

Világosan látszott, hogy minél előbb meg akar szabadulni tőlünk, és hozzá akar látni a munkájához. Kocsi jött értünk. Karcsit ünnepélyesen meghívták ebédre; no, és minket is... mint a hős kísérőit.

Na, ez aztán ebéd volt a javából! Mi minden volt az asztalon: ropogósra sült kacsa, lótuszlevélben valamilyen édesség, cápauszony tengeri káposztából készített zöld mártásban, mindenféle gyümölcs, befejezésül pedig tyúkhúslevest hoztak egy olyan edényben, amelyik egy levágott felsőrészű hasas szamovárra emlékeztetett, amelyiknek a csövében izzó fémdarabkák tartják a meleget. Ebbe a forrásban lévő húslevesbe vékonyka vágott sárgarépát, petrezselymet és más illatos zöldségeket tette.

Minden finom lett volna, de a pálcikák...

És ekkor a „Rablóvezér" úgy döntött, hogy mégiscsak szívélyes lesz az asztalnál ülő egyetlen nővel és a tányéromra rakott minden innyencséget... ugyanazokkal a pálcikákkal, amelyekkel ő maga is evett...

Utitársaim rám néztek – mit fogok most csinálni?

A kezemben tartott ugyanilyen pálcikák segítettek ki – semmit nem sikerült a számig emelni...

Ez az epizód sokáig nevetség forrása marad számunkra – hogyan tudtam én ügyeskedni, hogy egy ilyen mesés ebéd mellett éhes maradjak.

* * *

Este a látottak megvitatása és az erről szóló beszámoló összeállítása közben kicseréltük benyomásainkat.

— Nos, össze leget-e hasonlítani ezt azzal, amit Kunmingban láttunk? — mondta Kovács.

— Kunming leginkább kivétel — mondta Zerkovitz.

— De lehet, hogy a kivétel éppen itt van, Csenduban — mondta Kovács, aki nem adta fel. — Így vagy úgy, de világosan látható, hogy itt valami nincs rendben.

Dzu mérnök, aki velünk együtt készítette a beszámolót és kérésünkre velünk maradt egy kis őszinte beszélgetésre, szintén megjegyezte, hogy – az ő szavaival élve – „valami nincs rendben". Ezzel együtt azt mondta:

— Sajnálni lehet a Felszabadító Hadseregnek ezt a volt harcosát, akinek békeidőben a számára új technikával, a párt által rábízott új feladatokkal kell megküzdenie. A felszabadulás előtt a vasútvonalakat külföldi cégek építették. Ők rendelkeztek a megfelelő technikával, és a megfelelő vezetőkkel. A kínaiak csak segédmunkások voltak. Többek közt ő is...

— De neki nem kellene a régi rendet alkalmazni.

— Nem kellene. Igazuk van. Majd megérti. Megmutatják neki. Ha pedig nem érti meg, nem tudja megérteni... akkor nem irigylem.

— Miért, nagyon szigorú a pártfegyelem?

— Igen, így is lehet mondani. A párttagokkal szemben magasak a követelmények. Ők hordják vállaikon az új államrend építésének minden nehézségét. Így a vasútfektetés is nem egyszerű feladat, annál inkább, mivel a határidők nagyon szorosak.

— És ön, Dzu elvtárs, szintén tagja a Kommunista Pártnak?

— Nem. Nem. Én méltatlan vagyok rá. Hiszen én nem vettem részt a Felszabadító menetelésben...

— Talán csak a Menetelés résztvevői lehetnek a párt tagjai?

— Leginkább. De, persze, felnő a fiatalság... Új idők – új emberek. Nos, ők fogják felváltani a „Rablóvezért", ahogy Önök nevezik...

— Ugyan, ugyan. Dzu elvtárs. Tréfáltunk... ne sértődjön meg szavainkra. Biztosak vagyunk benne, hogy nem minden építkezésen ilyenek vannak...

— Nem, természetesen nem mindegyiken. Önök maguk látták – utak és vasútak épülnek mostanában nagyon intenzíven és nem rosszul. Ez alatt az 5 év alatt, pontosabban az utóbbi 3 évben több mint 4 ezer km épült meg. Ez a vasútvonal is, amelyeken Önök érkeztek ide Csuncin-Csendu között mindössze két éve épült, 1952-ben.

— Bocsássanak meg, itt kell hagynom Önöket. — Dzu feláll és fogja a csomagját.

— Bocsásson meg az indiszkrécióért! Ön itt Csenduban is vásárolt néhány gyerekcipőt. Nagy a családja?

— Igen, az Önök európai szemszögéből nézve – nagy. Nekünk, a feleségemmel, 10 gyerekünk van. Tudják, a gyerekcipő itt olcsóbb, mint a fővárosban.

— Óh! Gratulálunk Önnek és a feleségének.

— Köszönöm. Jó éjszakát.

Még egy ideig fecsegtünk Kínáról, a kínai sajátosságokról. Zserom Károly láthatóan komolyan érdeklődik az ország iránt, és sok érdekeset elmondott nekünk. Például, hogy a lakosság lélekszáma 5 év alatt több, mint 50 millió fővel gyarapodott. Érdekes elemzést adott az ország gazdaságáról: – azzal együtt, hogy nagy tempóban növekszik a szén, kőolaj, érc és egyéb ásványi kincs kitermelése, jelentős elmaradásban van a gépgyártás. Bár egyes ágazatai, mint például a szerszámgépipar 5 év alatt csaknem ötszörösére növelte termelését, néhány olyan feltétlen szükséges termék gyártása, mint a gépkocsi és traktor, még meg sem kezdődött. Viszont az olyan ipari ágazatok, amelyek a lakosság mindennapi szükségleteit kell, hogy kielégítsék, nagyon gyorsan fejlődnek. Vegyük akár a kerékpárok, textil, cukor, gyapot, tea stb. előállítását, de jelentősen emelkedett a sertésállomány is; viszont nagyon kevéssé nőtt a szarvasmarhák száma. És általában a mezőgazdaság még nem mozdult el a patriarkális életformától.

Igen, ezt magunk is láttuk.

Az összes különlegességet és sajátosságot átbeszélve, arra a meggyőződésre jutottunk, hogy valószínűleg helyes irányt tűztek ki egy olyan elmaradott ország, mint Kína, gazdasága számára. Nyersanyagért lehet gépeket, traktorokat importálni, a fejlett szerszámgépipar pedig lehetővé teszi a gépipar – traktor és gépkocsigyártás stb. – fejlesztését. Még Zerkovitz is kénytelen volt egyetérteni azzal, hogy az országban átgondolt és célratörő építés folyik.

— De mégis, a tempó-merészen nagy, túlságosan sietnek — mondta.

— Ez az alkotás merészsége — állapította meg Kovács.

MEGJEGYZÉS

Itt helyén való lesz néhány olyan adatot idézni, amely megvilágítja a Kínai Népköztársaság gazdasági fejlődésének további útját. (Az összes adat a „Kína – általános áttekintés" c. gyűjteményből származik. — Interpress kiadó, 1984).

Vegyük csak a lakosságot: 1983-ra már több mint 1 milliárd – 1 025 000 000 – volt a lakosság lélekszáma, azaz csaknem kétszeresére nőtt.

Ennek megfelelően – sőt, azt mondhatjuk, ezt nagymértékben megelőzve – nőtt a gabonatermesztés – 3,4-szeresére, a gyapot 10-szeresére, a cukor több mint 10-szeresére.

Megnőtt a sertésállomány – 5-szörösére.

A szarvasmarha-állomány – például tehenek – viszont valamivel kevesebb, mint kétszeresére emelkedett.

Ami az ipart illeti, itt ugyancsak komoly és jellemző változások történtek. Például: – széntermelés 1949-ben 32 millió tonna, 1983-ban 715 millió tonna.

Kőolaj: 0,12 milló t., ill 106,0 millió t., azaz csaknem 100-szoros növekedés.

Villamos-energia (milliárd kilowatt órában): – 4,3, ill. 351,4.

Érdemes megemlíteni a cementgyártást: 066. Ill. 108,2 (millió t.)

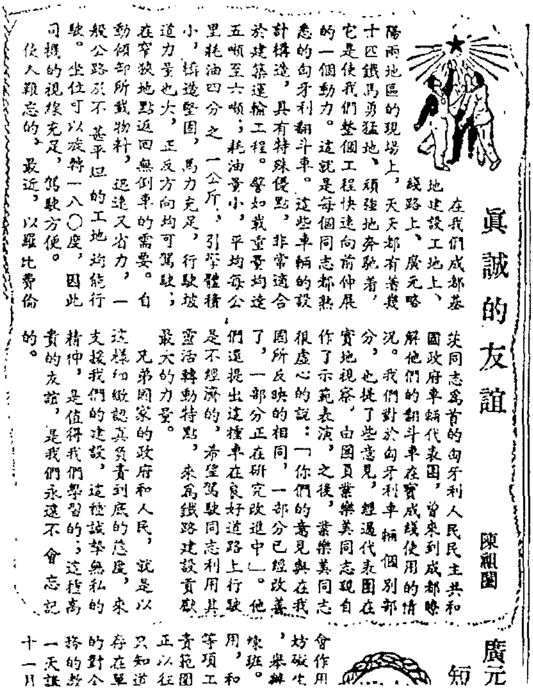
Kohászat: – acélgyártás (millió tonna): – 0,16 ill. 40,0.

Forgácsoló szerszámgépek: – 1600 db., ill. 121000 db.

És ami minket különösen érdekel – gépkocsit a 70-es évekig szinte egyáltalán nem gyártottak, 1978-ban 149 000 darabot, 1983-ban 240 000 darabot készítettek.

Traktorokat a 70-es évek végén kezdtek el gyártani, de a kollektív falusi nagygazdaságok gyenge fejlettsége következtében nem volt irántuk kereslet. A kézi munka még mindig túlsúlyban van a mezőgazdaságban, tekintettel arra, hogy az ország vetésterületének csaknem 50 %-át elfoglaló rizs vetésének gépesítésére még nem találtak megoldást.

Ez a rövid áttekintés bizonyos képet ad Kína népgazdasága fejlődésének intenzitásáról.



真誠的友誼

陳祖國

在我們成都基地建設工地上、綫路上、廣元略陽兩地區的現場上，天天都有着幾十四鐵馬勇猛地、頑強地奔馳着，它是使我們整個工程快速向前伸展的一個動力。這就是每個同志都熱愛的匈牙利翻斗車。這些車輛的設計構造，具有特殊優點，非常適合於建築運輸工程。譬如載重量均達五噸至六噸；耗油量小，平均每公里耗油四分之一公斤，引擎體積小，構造堅固，馬力充足，行駛坡道力量也大，正反方向均可駕駛；在窄狹地點返回無倒車的需要。自動傾卸所載物料，迅速又省力，一般公路不甚平坦的工地均能行駛。坐位可以旋轉一八〇度，因此司機的視線充足，駕駛方便。

使人難忘的，最近，以羅比費倫茨同志爲首的匈牙利人民民主共和國政府車輛代表團，曾來到成都瞭解他們的翻斗車在寶成綫使用的情況。我們對於匈牙利車輛個別部分，也提了些意見，經過代表團在實地視察，由團員葉樂美同志自作了示範表演，之後，葉樂美同志很虛心的說：「你們的意見與我國所反映的相同，一部分已經改善了，一部分正在研究改進中」。他們還提出這種車在良好道路上行駛是不經濟的，希望駕駛同志利用其靈活轉動特點，來爲鐵路建設貢獻最大的力量。

兄弟國家的政府和人民，就是以這樣細緻認真負責到底的態度，來支援我們的建設，這種誠摯無私的精神，是值得我們學習的；這種高貴的友誼，是我們永遠不會忘記的。

廣元

會作用
妨礙生
，樂無
煉班。
用，和
等項工
責範圍
正以往
只知道
存在單
的對全
務的數
一天讓
十一月

Jelenleg a XX. század utolsó éveiben annak vagyunk tanúi, hogy a Kínai Népköztársaság nem vesztett az alkotás merészségéből. A termelés növekedésének ütemét tekintve Kína ma az első helyen áll a világon 13 százalékkal. Tervgazdasága megvédi az országot a gazdasági válságoktól, amelynek ki van téve, és amelytől szenved a kapitalista világ.

* * *

A Csenduban való létünk nem maradt visszhang nélkül. Már Budapesten kaptam egy újságcikket az építkezésen tett látogatásunkról

Az újságcikk röviden ismerteti a dömperek konstrukcióját, szerepüket a vasútépítésben, kiemeli, hogy a dömperek a baráti demokratikus Magyarországról érkeztek és, hogy magyar szakemberek utaztak ide a dömperek üzemeltetéséhez való segítségnyújtás céljából.

Vissza Csuncinba szintén vasúttal mentünk, onnan Szi-Janba pedig repülővel, ahol az IKARUSZ buszok érdekeltek bennünket.

Szi-Jan már őszi esővel és hóval várt bennünket. Ez Északnyugat-Kína (Szibei) fővárosa, amely hatalmas területet, Kína egészének több, mint 30 %-át foglalja el. Sok a sivatag és sztyeppe, sőt vannak teljesen nem kutatott hegyek. A lakosság főleg legeltető állattenyésztéssel, leginkább juh és lótenyésztéssel foglalkozik, valamint tevéket tenyésztenek.

Északnyugat-Kína lakossága kb. 29 millió fő, amelynek fele a tartomány keleti részén, viszonylag nem nagy területen koncentrálódik. Itt búzát, szóját és egyebet termesztenek, valamint konyhakertészettel foglalkoznak.

Ebben a hatalmas tartományban nagy kőszén és kőolajkészleteket tártak fel. Van arany, réz és egyéb színes fém is.

A közeljövőben Szi-Jant vasút fogja összekötni Csendun keresztül Délnyugat-Kínával, és akkor jelentősen könnyebbé és gyorsabbá válik ennek a gazdag tartománynak a gazdasági fejlődése.

Szi-Jan Kína egyik legrégibb városa, i. e. 214-213-ban a Cin-birodalom fennállása idején alapította Cin-Si-huandi császár (első cini császár), aki ezt a várost választotta székhelyéül. Ő kezdte el betelepíteni ezt az akkor még lakatlan vidéket, az ősrégi „fin-si-i-hu" — „A kenyérrevalóra adományozom nektek" kifejezés szerint földet osztva.

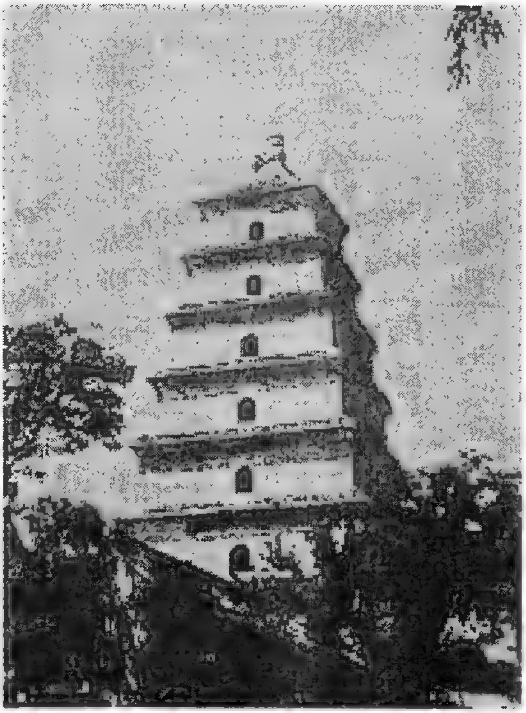
Szi-Jan közelében számtalan hatalmas méretű kurgán van, ahol császárok, feleségeik és azoknak az időknek kiemelkedő hadvezérei vannak eltemetve. A kurgán-ásatások során vas- és bronz fegyvereket, számtalan magas művészi színvonalú lakból és nefritből készített tárgyat, szobrot találtak, azoknak a tárgyaknak a másait, melyek el kell, hogy kísérjék a holtat a túlvilágra: – a háza a hozzátartozó különféle építményekkel, rabszolgái, közelálló harcosok, tevék és lovak.

Ennek a kornak nagyon értékes emlékműve egy hunt eltaposó lónak a szobra. Ezt az emlékművet először a japánok, aztán az amerikaiak igyekeztek kivinni az országból, de csak szétrepesztették, kivinni nem tudták.

Itt gyűlnek össze a világ muzeológusai és régészei. Éppen tartózkodásunk idején volt itt néhány keleti és európai régész és történész.

Mi persze kevéssé értettük azt az elragadtatást, amely arcukra volt írva, mikor megálltak egy-egy véleményünk szerint jelentéktelen letört darabkája vagy évszázados repedésekkel szétrágott kerámia darab előtt. Az ilyen relikviáktól mi áhítatosan meghátráltunk; viszont nem tudtunk betelni a fekete kerámiából gondosan elkészített háromlábú vázák („din"), az ősrégi használati tárgyak és bronzból készített, arannyal és gyöngyház berakással díszített fegyverek, ember és állatszobrok látványával, amelyek régiségük mellett megőrizték a stilizált és számunkra teljes mértékben felfogható művészi finomság minden báját.

Az évszázadok és évezredek múltán hozzánk eljutott művészeti alkotások varázsa kifejezhetetlen.



A Si-Jan-i Régészeti múzeum bejárata

Pekingbe visszatérve összegeztük az úti anyagokat, összeállítottuk a soron következő jelentést, valamint a Kínai Külkereskedelmi Minisztériumnak szóló értékelő beszámolót.

Az együttes záró értekezlet nagyon tárgyszerűen zajlott le.

Eltekintve volt a „kínai ceremóniáktól", azaz a felesleges kölcsönös udvariaskodástól. A mi részünkről a felszólaló természetesen Kovács Lajos volt, aki Magyarország Külkereskedelmi Minisztériumát képviselte.

A kínai fél; áttanulmányozva beszámolónkat, nem vetette fel a reklamációk kérdését. A teherautók és autóbuszok típusok szerinti elhelyezésére vonatkozó ajánlásokat elvben elfogadták, de – amint ezt a dolgok jelenlegi helyzetére hivatkozva nekünk felvázolták – okok egész sora miatt ezt lehetetlen teljes mértékben megvalósítani, amit mi persze nem kívántunk vitatni.

A kínai fél azonban teljes mértékben egyetértett velünk abban, hogy az ország déli részének hegyes vidékein legalkalmasabbak a diesel-motoros Csepel D-400-as teherautók és az IKARUSZ autóbuszok. Megvoltak elégedve azzal, hogy a magyar fél kész foglalkozni azon műszaki követelmények megvalósításával, amelyeket Délnyugat-Kína vezetése javasolt a Kunming és Sa-Guan közötti, oda-vissza utazás eredményei alapján.

Kovács Lajos megelégedésünkre, biztosította a kínai felet, hogy a magyar autóipar képes létrehozni ezeket a bonyolult műszaki változatokat. (Ezért Zerkovitz-zal és főleg Somhegyi Kristóffal együtt megbocsátottuk neki az állandó morgást a gépkocsik különböző hibái miatt).

Aláírtuk a jegyzőkönyveket. Sor került az ünnepélyes kézfogásokra. Aztán szívélyesen elbúcsúztunk szerény útikalauzunktól és tolmácsunktól – Dzu mérnöktől, minden jót kívántunk neki és népes családjának. Az utolsó percben még egyszer eszünkbe jutatta:

— Jöjjenek el 10 év múlva, feltétlen jöjjenek el. Kína, ha nem is a világ vezető országa, de vezető országainak egyike lesz. Nem ismernek rá országunkra, népünkre…

Még sokáig láttuk, ahogy integet, míg el nem rejtette a levegő hideg, szürke párája.

Még elmentünk Tien-cinbe, ahol a városi közlekedésben IKARUSZ autóbuszok vannak. Megnéztük a várost, egyik végéből a másikba mentünk a „saját" autóbuszon, hogy Zerkovitznak még nagyobb legyen az öröme.

Közeledett az elutazás napja.

Még egy találkozó a búcsúvacsorán… és holnap, 1954. december 17-én reggel, miután elhelyezkedtünk a repülőgépen, üdvözlésektől és jókívánságoktól kísérve, elhagytuk ezt a nagyszerű országot. Egy egész életre szóló emlékeket hagyott bennünk ez a Kínába tett utazás, amely olyan hosszú s ugyanakkor oly rövid volt…

Az egész mérhetetlen ország iránt érzett őszinte szimpátiával távoztunk, és elkaptuk a „kínai betegséget" – még egyszer vissza szeretnénk térni.

KÍNA KÖZIGAZGATÁSI FELOSZTÁSA

III. TÖVISES ÚT AZ ÚJ FELÉ

Visszatértünk Budapestre.

A Külkereskedelmi Minisztérium kegyesen elfogadta a delegáció jelentését és Kovács Lajos szóbeli tájékoztatását – a reklamációkról a jelentésben egy szó sem volt. Ellenkezőleg, a kínai fél elfogadta egész sor a magyar teherautók, autóbuszok és dömperek üzemeltetésével kapcsolatos javaslatunkat, sőt, kifejezte azt a szándékát, hogy a közeljövőben növeli megrendeléseit, különösen a dömperekre.

Ami a Kína magaslati területein való üzemeltetés feltételeinek megfelelő gépkocsik szállítására vonatkozó szándékot illeti – ez az ipar, azaz az Autó- és Traktor Igazgatóság feladata. Így a Magyar Külkereskedelmi Minisztérium nem ellenzi, sőt, üdvözli, ha autóiparunk képes lesz teljesíteni a kínai kívánságokat. Lennének csak műszakilag tökéletesített autóink, a modern terméket mindig el tudnánk adni és nem csak Kínába.

Másként álltak a dolgok a KGM-ben, Zerkovitz Bélánál.

Az Ő beszámolója a gépkocsik modifikációit illetően négy pontban nem nyerte el a Kohó- és Gépipari Minisztérium jóváhagyását.

— A mi termékeink — mondták — a Csepel D-350, 400 dieselmotoros teherkocsik, az IKARUSZ autóbuszok, a DR-50-es dömperek, a speciális rendeltetésű gépkocsik, a különböző felépítményű alvázak, pótkocsik, valamint egyéb speciális termékek – szervokormány, tengelykapcsolók stb., nem beszélve a különböző hengerszámú és elhelyezésű motorokról... például a kompresszorokról stb.

— Megszerveztük a futószalagos termelést — folytatták — a munkaközösségi üzemekben, ahol a szükséges öntvényeket, kovácsolt darabokat, hűtőket, rugóelemeket, kész dugattyúkat, dugattyú-gyűrűket és egyéb terméket gyártanak.

— Hogy képzeli? Könnyű mindezt megváltoztatni a beszállító gyáraknál?

És így tovább, és így tovább.

Zerkovitz igyekezett meggyőzően bizonyítani a minisztériumnak, hogy a termékeket állandóan tökéletesíteni kell, nem szabad megállni az elért szinten, különben helyben topogás lesz, megelőznek bennünket más országok – a csehek, németek, nem beszélve a Szovjetunióról. Elveszítünk egy olyan piacot, mint Kína...

— Nem, nem, a már beindított termelésen felül nem tudunk új gépkocsi-típusokkal foglalkozni, még a kínaiak kedvéért sem — hangoztatta a magáét a Minisztérium.

Nálunk pedig a Járműfejlesztési Intézetben (JAFI), a módosítás kérdését nem vonták kétségbe, sőt, – mint mondják – „tárt karokkal" fogadták.

Winkler Dezső, az Intézet igazgatója, aki vérbeli, megszállott autó-konstruktőr volt. Fiatal korában Győrben dolgozott, ahol kis szériában különböző autókat gyártottak, mindig valamilyen modernizálással, lehetőleg az akkori technika újdonságaival.

Az ötvenes években, Magyarország autóiparában a Járműfejlesztési Intézet megérdemelt tekintéllyel bírt, úgy is mondhatjuk, hogy „korona" pozícióban volt. Winkler Dezső szoros kapcsolatot tudott kialakítani az autóipari vállalatok konstruktőr részlegeivel és baráti, kollegális viszonyban volt a gyárak vezető konstruktőreivel. Ezért a konstrukciós és technológiai problémák természetesen itt csapódtak le – megoldást, tanácsot, segítséget vártak.

Bár a JÁFI három szerény, sőt csúnya, egymástól elég messze fekvő épületben helyezkedett el, mégis egységes és elég összetett szervezet volt. Szerkesztési osztálya a Bartók Béla úton egy alacsony emeletes épületben, a könyvelés és egyéb adminisztráció ugyanebben az utcában kb. fél kilométerrel odébb volt, míg a motor-kísérleti állomás, a gépműhely, a technológiai osztály, a

laboratórium, izotóp osztály, sőt a nagyfrekvenciás műhely is a főépülettől 3 km-re lévő Csóka utcában működött.

Így az oszlopos épületet mellőzve, a JÁFI-nak nemcsak papíron, hanem kézzelfoghatóan is lehetősége volt prototípusok létrehozására, kísérleti-kutató munka végzésére, valamint a gyártás során felmerülő ellenőrző vizsgálatok lefolytatására. A gyárak elég gyakran fordultak problémáikkal a JÁFI-hoz.

Meg kell említeni az Intézet még egy fontos szerepét a magyarországi autóiparban. Falai közt nőtt fel a magas szakképzettségű szakemberek új generációja, akik 1945, a felszabadulás után végeztek felsőfokú tanintézetekben. Néhányan közülük elvégezték az aspirantúrát a Magyar Tudományos Akadémiánál is, és a Szovjetunióban, a NAMI-nál is.

Sajnálatos, hogy közülük számosan elhagyták az országot, mivel 1989-től Magyarország autóipara, akárcsak más ipari ágazatok, egyre inkább hanyatlásnak indult, sőt, egészen megszűnt, a '90-es évek közepére teljesen széthullott.

Így Magyarország elveszítette szakembereit és tudósait, akik azokban az országokban dolgoznak, ahol virágzik a termelés, és vele együtt gazdagodik az ország. Lehet, hogy majd visszatérnek és segítenek az ország talpra állításában, de ehhez az kell, hogy létalapjául a termelés, az alkotás szolgáljon, nem pedig a már létrehozott javaktól való megfosztása.

* * *

A Járműfejlesztési Intézet részletesen megismerkedett a Kínában tett utazás beszámolójával és azokkal a pontokkal, amelyek úgy megijesztették a Minisztériumot.

Kína déli körzetei óriási kiterjedésű területeinek több részét, hegygerincekkel átszelt magas fennsíkok alkotják. A mintegy 80 millió lakos ellátása csaknem teljes egészében autókkal való szállítással történik. A Burmába és Tibetbe vezető fő útvonalak átlagosan 2000-4000 méterig terjedő tengerszint feletti magasságban fekszenek, átszelnek néhány magas hegyszorost, csaknem sehol sem ereszkednek 2000 méter alá.

Ezeken az autóutakon különböző típusú gépkocsik futnak: Skoda, Dodge, Zil, Ifa, Csepel D-350, stb.

A kínai szakemberek úgy vélik, hogy a 2000-5000 méteres tengerszint feletti magasságban, sajátságos körülmények – igen ritka levegő és jelentős hőmérséklet-ingadozások, meredek emelkedők és lejtők, valamint útburkolati állapotok – melletti üzemeltetéshez egy különleges gépkocsitípust kell kifejleszteni a Csepel D-400-as diesel teherautó bázisán, amely sikeresen megtette a Kunmingtól a Dél-Kína burmai határig húzódó kb. 850 km.-es hegyi utat.

Winkler Dezső, a Csepel Autógyár főkonstruktőrének, *Pentelényi Jánosnak,* – Zerkovitz Bélának és Somhegyi Kristófnak az aktív támogatásával – támadást kezdett a Minisztérium ellen. Úgy döntöttek, hogy először az Autó- és Traktor Igazgatóságot kell meggyőzni. Valóban, ilyen erőteljes támadásnak sokáig nem tudott ellenállni a Minisztérium, annál is inkább, mivel ott is voltak lelkes autósok. Úgyhogy végül a kérdés megoldódott.

Az Intézet előtt az a feladat állt, hogy a sorozatgyártású D-400-as gépkocsi alkatrészeinek és részegységeinek maximális felhasználásával olyan tehergépkocsit hozzon létre, amelyet gazdaságosan és megbízhatóan lehet üzemeltetni magasan fekvő hegyi utakon.

A műszaki követelmények röviden az alábbiak voltak:

1. A motor teljesítménye 2000 m. magasságig változatlan maradjon;
2. A vonóerő 2000 – 4000 m. magasságon is maradjon meg;
3. Meg kell akadályozni a hűtőradiátorban a víz felforrást 100 fok alatti hőmérsékleten;
4. A legmegbízhatóbb fékrendszert kell alkalmazni.

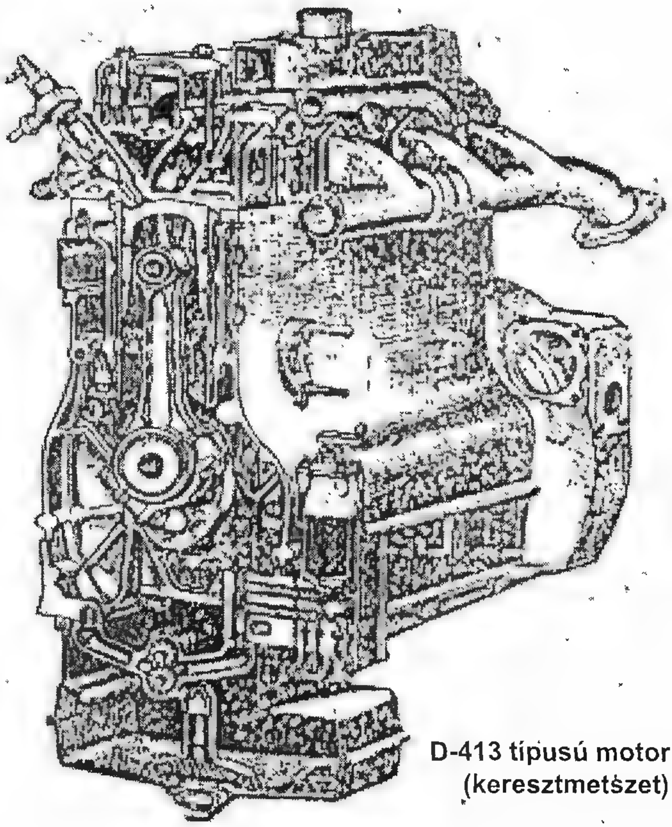
Ennek a feladatnak a megvalósítására a Csepel Autógyár D-413 típusú dieselmotorral felszerelt „Csepel D-400" típusú sorozatgyártású gépkocsiját választották.

A Csepel D-400 tipusú gépkocsi

Az alábbiakban a Csepel D-400-as gépkocsi alapvető adatai kerülnek felsorolásra..

Motor

A motor típusa: 4 ütemű, előkamrás, vízhűtésű diesel
A hengerek száma 4
Hengerátmérő, mm 110
Dugattyúlöket, mm 140
Löket térfogat, l 5,32
Kompresszió-arány 21
Maximális teljesítmény
2200 ford/perc-en, LE 85
Kenés: nyomásos, fogaskerekes szivattyúval
Üzemanyag adagolás Bosch-rendszerű, négydugattyús szivattyúval
A motor súlya, kg 390
Nyomás, kg/cm2
maximális 80
átlagos effektív 7,1
Dugattyú átlagos sebessége
2200 ford/perc-en, m/s 10,3



D-413 típusú motor
(keresztmetszet)

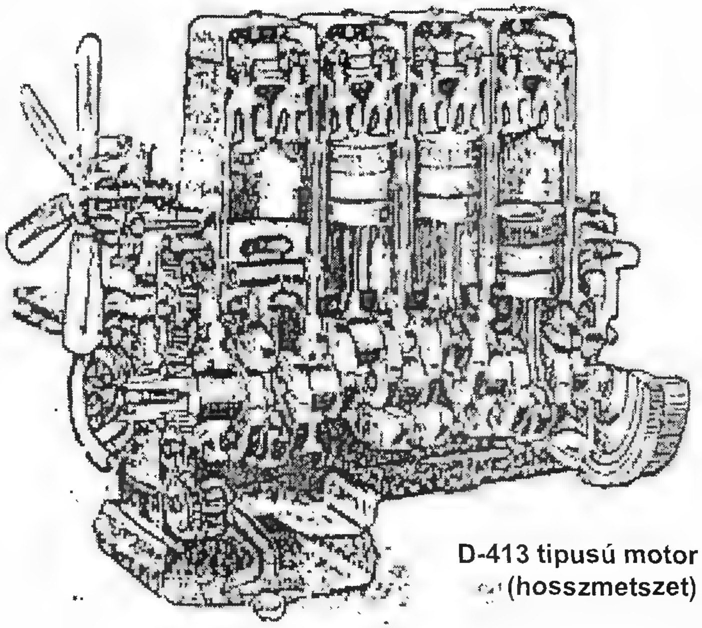
Alváz

Az alvázkeret nyolc milliméteres lemezből, hegesztett konstrukció
Tengelykapcsoló:
száraz, egytárcsás

Sebességváltó

A sebességváltó típusa: fogaskerekes, váltókaros, öt előre- és egy hátrameneti fokozattal.

Sebesség-áttételi arányszámok:
első 8,71
második 4,74
harmadik 2,71
negyedik 1,59
ötödik 1,00
hátramenet 8,71
Kettős főáttétel 5,14



D-413 tipusú motor
(hosszmetszet)

Ilymódon a gépkocsi a következő sebességeket érheti el 2200 ford/perc mellett az egyes sebességi fokozatokban, km/óra:

	első	8,6
	második	15,7
	harmadik	27,5
	negyedik	46,8
	ötödik	74,5
Tengelytávolság, mm	3710	
Erőátvitel a hátsó hídra		kardánáttétellel
Erőátvitel a hátsó meghajtó kerekekre		féltengelyes
Fékrendszer	pneumátikus, membrános	
Kormánymű	globoidális	
Rugózat	laprugók, hátsórugók kiegészítő rugókkal ellátva	
A gépkocsi méretei, mm		
	hosszúság	6735
	szélesség	2260
	magaság	2740
Rakfelület, m2	8,2	
Önsúly, t	3,8	
Teherbíró-képesség, t	4,2	

Az út emelkedési szögének határértéke, teljes terhelés mellett, első sebességfokozatban 30 %

A JÁFI hivatalos feladatot kapott: meg kell konstruálni, ki kell próbálni, és az előírt műszaki követelményeket teljesítő állapotba kell hozni a Csepel D-400-as teherautót.

Kire bízzák a vezető szerepet ilyen fontos dologban? Természetesen a fiatal, energikus mérnökre — Somhegyi Kristófra, aki maga is résztvevője volt a tavalyi, 1954 év végi kínai expedíciónak; az Intézet korifeusai pedig soha nem fogják megtagadni a tanácsot és segítséget, ha arra szükség lesz.

A munka 1955 januárjában megkezdődött.

A műszaki követelményeknek megfelelően négy mérnökcsoportot hoztak létre.

A motor-csoport gerincét *Gohér László, Szucsányi Károly, Cser Gyula és Annus Imre* konstruktőrök alkották. Cser és Annus már komolyan foglalkoztak ezzel a témával.

A második csoport feladata, amelyet *Somhegyi Kristóf* vezetett, abból állt, hogy a gépkocsi megtartsa húzóerejét 2000 – 4000 m-es magasságban is. Ebbe a csoportba tartozott *Székely László és Urbantsok János,* akik a gépkocsi futóművét és sebességváltóját tervezték.

Bruzer Zoltán azt a feladatot kapta, hogy akadályozza meg a víz felforrását a hűtőben 100 fok hőmérséklet alatt.

A legbiztonságosabb fékrendszer kidolgozása *Gergely Tibornak* jutott.

A csoportoknak motorfék állomást, kísérleti osztály, forgácsoló műhely és laboratórium állt rendelkezésére, amit pedig az Intézet nem tudott maga megcsinálni – pl. öntvényeket, kovácsolt darabokat, fogaskerék megmunkálást és egyéb műveleteket – akkor az Autó- és Traktor Igazgatósághoz tartozó különböző vállalatokhoz, sőt kívülállókhoz fordult.

Az első, amivel a motor-csoport a munkát kezdte: – próbapadra állították a D-413 típusú sorozatmotort, amelynek maximális teljesítménye 85 LE 2200 ford/perc mellett földfelszíni körülmények között.

Attól kezdve a vizsgálatok és kísérleti munkák befejezéséig az összes környező utca a működő motor dübörgésétől volt hangos. Nem egyszer jöttek a lakók egyedül és csoportosan, tiltakoztak a

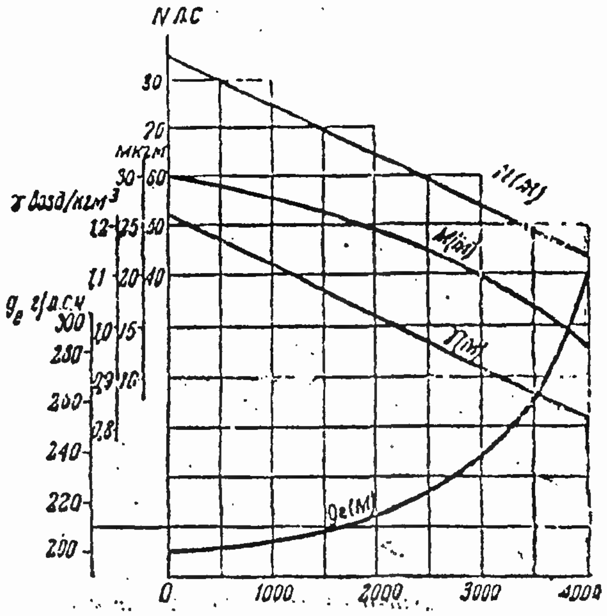
zaj ellen. Megígérték nekik, hogy ez nem tart sokáig, a kísérletek hamarosan befejeződnek. Igyekeztek 4-5 órára befejezni a munkát, mire a fáradt emberek megjönnek a munkából. Maguk az Intézet munkatársai is itt a Csóka utcában igyekeztek befogni a fülüket.

Az ábra az N-teljesítmény, M-forgatónyomaték és ge - minimális üzemanyag fogyasztás görbéit tünteti fel a motorhengerekbe szívott γ - levegősűrűség függvényében.

A motorral szemben fő követelmény az volt, hogy 80-83 LE-s teljesítményét 2000 – 2500 m magasságban is megőrizze.

Ezzel kapcsolatban szükséges volt:

1. a megfelelő típusú és teljesítményű kompresszor kiválasztása;
2. a kompresszor-meghajtás kidolgozása;
3. a levegő hűtésének biztosítása a kompresszor után;
4. a kompresszor elhelyezésének és rögzítésének kidolgozása.



A D-413 diesel motor jelleggörbéje különböző tengerszint feletti magasságoknál

A kompresszor típusának kiválasztásánál a fő követelmény az volt, hogy konstrukciója eléggé egyszerű, működése megbízható legyen.

Az elégetett gázok energiájával hajtott turbókompresszor alkalmazásának ötletét kezdettől fogva elvetették. A turbófeltöltés kétségtelenül növeli a motor működésének gazdaságosságát, de egy sor negatív tulajdonsággal bír.

Először, a turbófeltöltéses diesel rosszabb gyorsulóképességgel rendelkezik; másodszor a turbógenerátor konstrukciója a centrifugális légfúvóval együtt igen bonyolult, ami jelentősen drágítja a gyártást és üzemeltetést.

A rosszabb gyorsulóképességet az a körülmény okozza, hogy a kisebb terhelésről nagyobbra történő áttéréskor a turbina felfutására bizonyos idő kell, amit a forgó tömegének tehetetlensége valamint a fúvóka-berendezés előtt a gázok nyomásának növekedési sebessége határoz meg. Ily módon a szükséges feltöltési nyomás és az állandósult üzemállapot eléréséhez bizonyos idő szükséges.

A mechanikus meghajtású centrifugális légfúvó szintén elég bonyolult konstrukciójú, ezért döntöttek akut típusú, állandó áttételű transzmissziós köbtartalmú légsűrítő alkalmazása mellett.

A légsűrítő teljesítményét összhangba kellett hozni a különböző fordulatszámok mellett és különböző tengerszint feletti magasságon a motor működéséhez szükséges levegő mennyiségével. A feltöltés mértékének olyannak kellett lennie, hogy ne csak azt a teljesítményt lehessen pótolni, amely nagy magasságban a ritka levegő miatt elveszik, hanem még magának a légsűrítő meghajtásának az energiáját is elő lehessen pótolni.

A motor működésének feltételei feltöltés alkalmazása esetén nem azonosak a szokásos és magashegyi üzemeltetési körülmények között. Szokásos körülmények között a kompresszor normál nyomású levegőt (1 atm) szív be, 2000 m. magasságban viszont 0,8 atm alatti nyomását.

Amint azt a próbapados vizsgálatok kimutatták, a D-413 típusú motornál a legelőnyösebb feltöltési mérték (p^f) a hengerbe belépő levegő 1,35-1,4 atm értékű nyomása mellett érhető el.

Ebből kiindulva, a teljesítmény 2000 m. magasságon történő megőrzéséhez 0,785 atm külső légnyomás mellett, a légsűrítőnek 1,75 atm nyomást kell biztosítania.

Ilyen nyomáskülönbség mellett a légsűrítő utáni levegő túlmelegszik, ez kedvezőtlenül hat a légfelesleg-tényezőre (α), azonkívül magas hő feszültséget idéz elő a hengerekben, amit főleg a dugattyúk és dugattyú-gyűrűk működésére van kihatással. A feltöltéses diesel motoroknál ajánlatos, hogy a légfelesleg tényező α ne legyen 1,4-nél kisebb.

Transzmissziós légsűrítőknél, amelyeknél az átvételi viszony állandó, a fordulatszám növekedésével a feltöltési nyomás is növekszik. Az üzemanyag-adagolás egy ciklus alatt pedig állandónak tekinthető. Ez a légfelesleg-tényező növekedéséhez, és következésképpen, a hőfeszültség csökkenéséhez vezet.

Ezen kívül a D-413 motor esetében a φ átfúvatási tényező elég magas, mivel a szívás és kifúvás átfedési szöge – 63°40'. Ez biztosítja a dugattyúfenék hőmérsékletének bizonyos mértékű csökkenését és a jobb töltési tényezőt.

A légsűrítő utáni levegő magas hőmérséklete 70-80 fokra csökken az ellenáramú vízhűtőben, amely a légsűrítő és a motor között helyezkedik el.

A motor és a légsűrítő közötti legelőnyösebb áttételi arányszám megválasztásával sikerült a motor 1400 ford/perc mellett – p^f=1,25; ill. 2200 ford/perc, 2000 m magasság mellett – p^f=1,4 atm feltöltési nyomást elérni. Ezek a fordulatszám határok között elérhető a legelőnyösebb légfelesleg tényező 80°-os légsűrítő utáni levegőhőmérséklet mellet.

A légsűrítő meghajtás áttételi arányszáma i=2, ami biztosítja a légsűrítő 4400 ford/perc értékű maximális fordulatszámát.

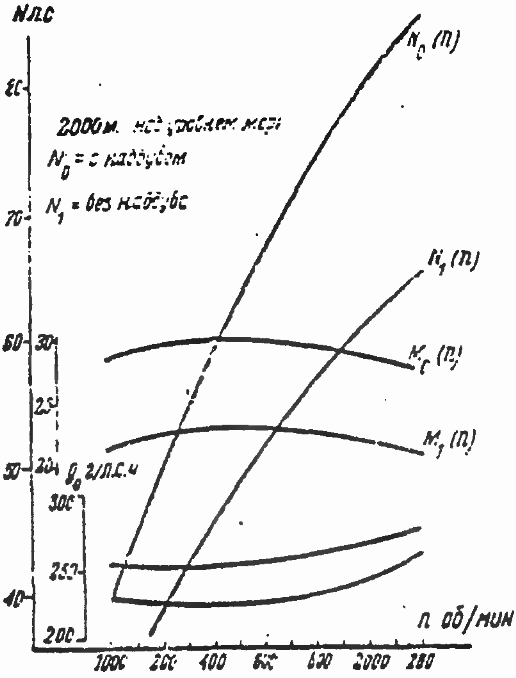
A légsűrítő meghajtása kb. 15 LE-t igényel, ezért a motornak 2000 m magasságban 95-97 LE teljesítményt kell biztosítania. A hengerbe egy ciklus alatt adandó üzemanyag mennyiségét kb. 15 %-kal kellett növelni (85 mm^3 / ciklus / hengerértékről 100 mm^3 / ciklus / hengerértékre).

Abban az esetben, amikor a gépkocsi a tengerszintnek megfelelő magasságon üzemel, a légsűrítőbe beszívott levegő nyomása p_0=1 atm, a feltöltési nyomás pedig p^f=1,7 atm. Ez nem jelent negatív hatást a motor működésére, mivel annak ellenére, hogy a légfelesleg-tényező megnőtt, az üzemanyag adagolás állandó marad. A motor hő feszültsége és a fajlagos üzemanyag felhasználás szintén nem növekszik.

Tengerszint magasságon a motor feltöltéssel történő teljesítmény-fokozásának szokásos esetével állunk szemben, de ebben az esetben a motor kb. 3/4-es terhelés mellett működik, és éppen ebben a zónában van a minimális üzemanyag fogyasztás.

Az 5. Ábra a D-413 tip. Motor jellemzőit tünteti fel, amelyek próbapadon 2000 m.-es magasságnak megfelelően beállított fojtó-szeleppel rendelkező légtartályon keresztül történő beszívás mellett kerültek felvételre

Az N_0 és M_0 görbék a motor légsűrítővel, az N_1 és M_1 görbék — légsűrítő nélküli működésére vonatkoznak, azaz amikor a megfelelő ritkított levegő a légtartályból közvetlenül a motor hengereibe jut.

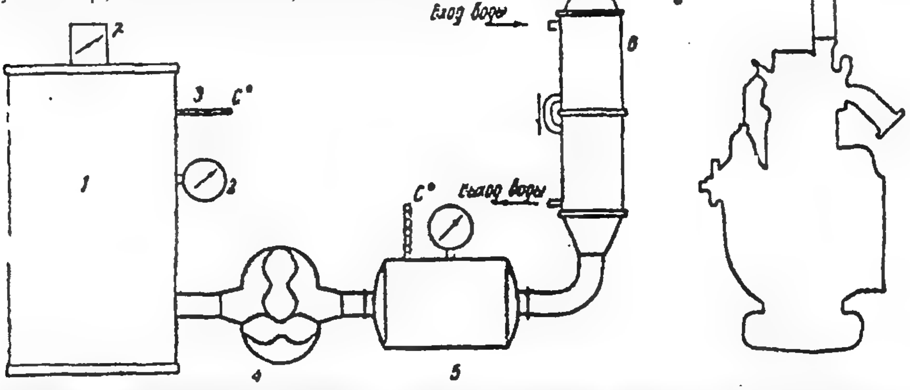


A D-413 tipusú feltöltéses dieselmotor jellemzői

A diagramból látható, hogy a kiválasztott légsűrítő és átviteli arányszám biztosítja a 2000 m-es tengerszint feletti magasságon megkövetelt teljesítményt.

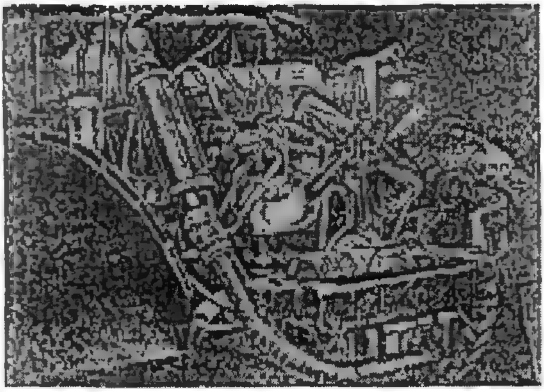
Az elvégzett kísérletek és vizsgálatok eredményeként megtalálták a kitűzött feladat optimális konstrukciós megoldását. A légsűrítők három típusát vizsgálták meg különböző áttételi arányszámok mellett. A munka légtartállyal felszerelt próbapadon folyt, amelynek segítségével különböző ritkasági fokú levegő jutott be a légsűrítőbe 2000, 3000 és 4000 m-es magasságnak megfelelő levegősűrűséggel.

1 légtartály, 2 manométer, 3 hőmérő, 4 légsűrítő,
5 közbeeső tartály, 6 ellenáramú vízzel hűtő léghűtő,
7 fojtószelep, 8 vízbeáramlás, 9 vízkiáramlás



Rut-tipusú légsűrítő működési sémája a próbapados vizsgálatok során

A légsűrítő általános működési sémáját és elhelyezését az ábrák szemléltetik. A karter és forgórészei alumínium-ötvözetből készültek. A forgórész hossza 210 mm., átmérője 125 mm. Csapágyazása: golyós- és görgőscsapágyak. Meghajtását a légsűrítőtől elszigetelt részben elhelyezett fogaskerekek biztosítják.

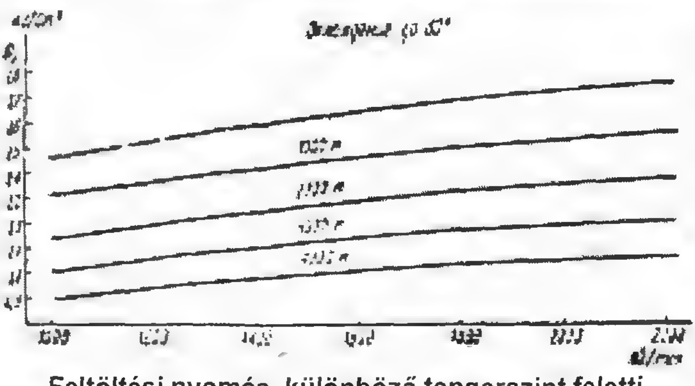


Rut-típusú légsűrítő elhelyezése a kereten

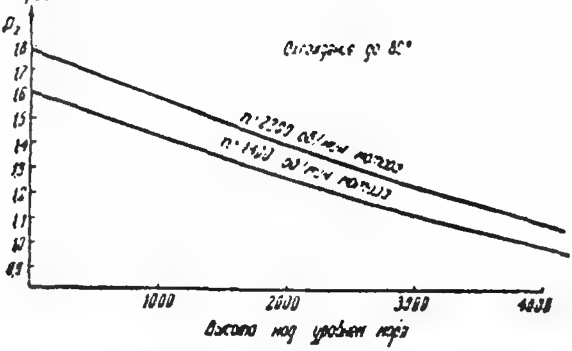
A forgórész maximális fordulatszáma 4400/f/p, e mellett a légsűrítő teljesítménye 5,4 m^3/perc, a nyomáskülönbség 1,75.

A légsűrítőből kilépő levegő hőmérséklete eléri a 120-131 C-fokot, ezért a légvezetékbe ellenáramú vízzel hűtő léghűtő van iktatva, amely a levegőt 70-80 fokra hűti. Ebbe a hűtőbe a vizet a motor vízszivattyúja juttatja be, majd onnan közvetlenül a motor radiátorába távozik.

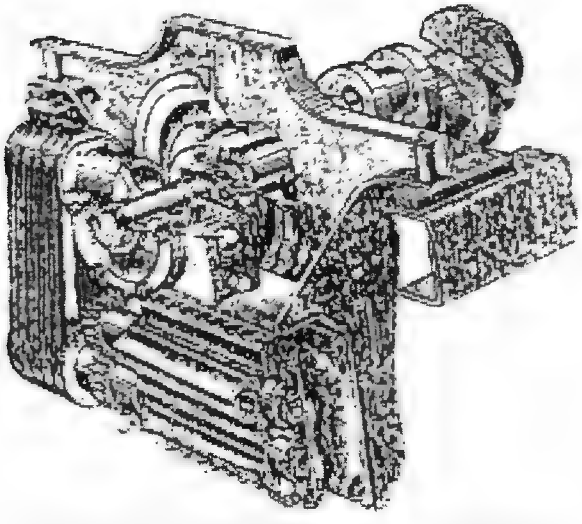
Az ábrán a diagramból látható, hogy a motor maximális fordulatszámánál a légsűrítő 1,75 atm nyomást biztosít.



Feltöltési nyomás, különböző tengerszint feletti magasságoknál a fordulatszám függvényében



Feltöltési nyomás csökkenésea tengerszint feletti magasság függvényében



Tartókonzol a légsűrítővel és meghajtással

A légsűrítő haránthelyzetben helyezkedik el a motor speciális tartókonzolon lent az első lökhárító alatt, ilymódos a hűtést az ellenirányú légáramlat biztosítja.

A légsűrítő ékszíjas áttétellel kapcsolódik a szöghajtás tengelyének tárcsájához. A motor a légsűrítővel és hajtással együtt az alvázhoz van rögzítve gumitömbökkel.

A légsűrítő szöghajtása külön részegységet képez, amely egy pár kúpos spirális fogaskerékből áll.

A motor tartó-konzólja gumitömbökön keresztül van rögzítve az alváz hossztartóihoz, és egy egységet képez a légsűrítővel, a motor forgattyútengelyéhez kapcsolódó szíj- és szöghajtással.

Ez biztosítja a motor rugalmas rögzítését az alvázhoz, és egyidejűleg a légsűrítő és meghajtása kompakt elhelyezését a motorhoz képest, valamint az ékszíjas meghajtás feszítettségének egyszerű szabályozását.

Egyéb vonatkozásban, a motorblokk változatlan. Ugyancsak változatban maradt a tengelykapcsoló, a sebességváltó és kardánáttétel. A kardánáttétel hátsó csöve rövidebb lett, mivel a fő áttételen gyökeres konstrukciós változtatásokat vittek véghez.

Itt mindenkinek jutott munka – a forgácsoló-műhelynek is, a laboratóriumnak is. A kísérleti részleg munkatársai felkutatták az összes gép elhelyezésének legegyszerűbb, de legmegbízhatóbb megoldásait, hogy semmit ne torlaszoljanak el, hogy nyugodtan lehessen járkálni, hogy a tűzoltóság ne tiltsa be, hogy a munkavédelem ne kötözködjön…

Eszembe jut Rutherford híres laboratóriuma Cavendishben, amelyet „viasz-madzagos”-nak csúfoltak, de amely – mint ismeretes – megteremtette az atomreaktorral kapcsolatos további munkák alapjait.

A mi vizsgálóállomásunk nem dicsekedhet szépségével, de vonzotta az autó-szakértőket. Gyakran járt itt Pentelényi, Zerkovitz és mások. Winkler Dezső nagyon gyakran volt itt, Somhegyi pedig minden nap.

A KÖZÉPFOKOZATÚ HÁTSÓ HÍD KETTŐS ÁTTÉTELLEL

Annak a csoportnak, amelyik ezzel a feladattal foglalkozott, a Bartók Béla úti „főépület" földszintjén jelöltek ki egy helyet. Ezt a sarkot rögtön „fogászati rendelőnek" nevezték el. Tényleg, onnan olyasmik hangzottak el, mint:

— Ezek a fogak nem bírják a terhelést…

— a kúpos fogaknak kell…

— kicseréljük a fogak modult… stb.

Kovács Lajos itt került humoristáink horgára. A MOGÜRT természetesen érdeklődött, hogyan folynak a munkák. És lám, egyszer csak megérkezett az Intézetbe. A bejáratnál Kovácsot, aki nem tudván kihez forduljon és ide-oda tekingetett, egy fiatalember szólította meg:

— Kit keres Ön?

— Somhegyi Kristófot.

— Aha, a „fogászati rendelőben" van, jobbra a sarokban.

— Fogászati?…

— Igen, igen, ott készítik a protézist a …

— ? ?

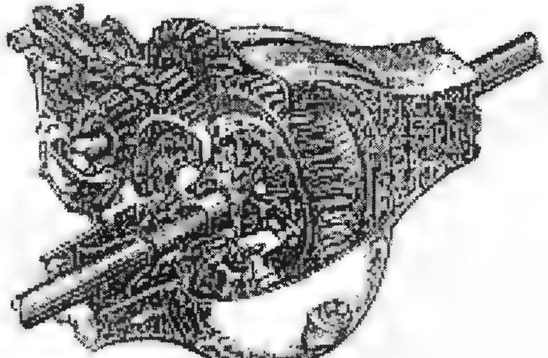
— … az új hátsó hídhoz. Kérem, oda-tessék menni. — És huncutul mosolyogva még hozzátette:

— Ne féljen, nem fáj…

És amikor Kovács haragosan megfordult, a fiatalembernek már hűlt helye volt.

A fordulatszám csökkentő áttétel konstrukciójának kiválasztását, elhelyezését komoly vita előzte meg, mivel ez a kiegészítő áttéttel megvalósítható közvetlen a sebességváltó után elhelyezett fordulatszám csökkentő áttéttel. Ez azzal az előnnyel bír, hogy nem növeli a hátsóhíd súlyát. Erőátvitel szempontjából ez a változat azzal a hátránnyal jár, hog pótlólag terheli a kardánáttételt és a hátsó híd kúpos áttételét, a megnövekvő forgatónyomaték révén.

A fő áttétel nagy áttételi arányszám mellett a meghajtó kúpos fogaskerék rendkívül meg lesz terhelve.



Fő áttételek

Az egy-egy pár kúpos és hengeres fogaskerékből álló fő áttétel, szilárdság szempontjából előnyösebb, mivel ebben az esetben a teljes áttételi arány két fokozatban valósul meg.

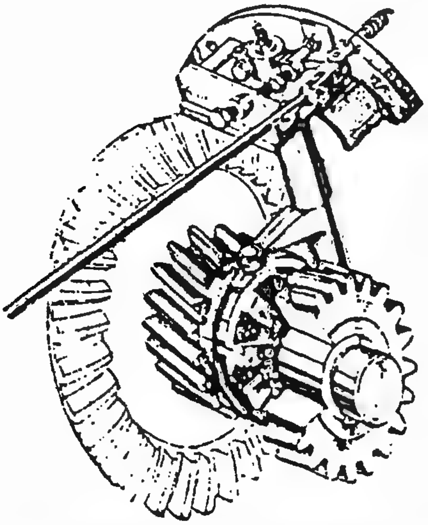
A hegyi gépkocsihoz a fő áttételi konstrukciót választották, amely egy pár 2,143 áttételi arányszámú kúpos, és két pár, csúszóhüvellyel kapcsolandó, 2,883 és2,473 áttételi arányszámú hengeres fogaskerékből áll.

A kis kúpos fogaskeréknek 14 foga van, ami a szokásos gépkocsikhoz képest nagyobb szilárdságot biztosít. Ezeknél ugyanis a kis kúpos fogaskerék fogainak száma 7.

Gyártás szempontjából a sebességváltó után elhelyezett kiegészítő áttétel egy új részegység létrehozását igényli. Ugyanakkor a hátsóhíd áttételi arányának változtatása kis módosítással megőrzi a hátsóhíd házának meglévő formáját. A széria gépkocsi hátsó hídjának súlya 310 kg. kettős áttétel esetén ez 330 kg-ra, azaz 6,2%-al nő.

Mindezt figyelembe véve azt mondhatjuk, hogy egy kiegészítő áttételi mechanizmus elhelyezése a hátsóhídban a következő előnyökkel jár a sebességváltó szekrény utáni elhelyezéshez képest:

1. Nincs szükség speciális részegység alkalmazására és elkészítésére;
2. a hátsóhíd és a kardánáttétel alkatrészeinek terhelése nem nő;
3. az előző konstrukció helyett megnövelt szilárdsági tartalékkal rendelkező hátsóhidat nyerünk;
4. a gyártási költségek alacsonyabbak.



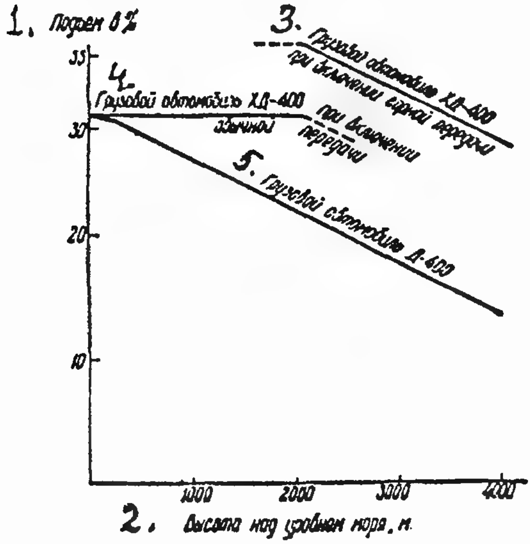
A fő áttétel kapcsolóegysége

A sebességváltótól a kardántengelyen keresztül történő erőátvitel fogadóeleme – egy pár spirális fogazatú kúpos fogaskerék (Fő áttételek ábrája) és egy pár ferde fogazatú hengeres fogaskerék. Az áttételi arányszám ebben az esetben – 5,3. Ezt az áttételt kiegészíti egy második; még egy pár hengeres fogaskeréken keresztül, amelyet hegyi áttételnek neveznek.

Egy kar, rudazat segítségével, elmozdítja a körmös kapcsolót, amely kikapcsolja első és bekapcsolja a második hengeres fogaskerék párt (kapcsolóegység ábra). Ennek a második áttételnek az arányszáma 6,18. Ez be- és kikapcsolható menetközben a vezetőfülkéből egy kézi karral.

A csökkentő áttételt hegyi áttételnek nevezik, mivel 2000 m feletti magasságban a motor teljesítménye, következésképpen a vonóerő is, csökken.

A hátsóhíd fordulatszám csökkentő áttételének bekapcsolásával a vonóerő változatlan marad kb. 3500 m magaságig, a sebesség kisméretű csökkenése mellett, viszont a motor legoptimálisabb üzemeltetésénél.



1 emelkedő %;
2 tengerszint feletti magasság m.;
3 HD-400 tehergépkocsi hegyi áttétel bekapcsolása esetén;
4 HD-400 tehergépkocsi hagyományos áttétellel;
5 D-400 típusú tehergépkocsi.

Hagyományos és hegyi üzemű tehergépkocsi teherbíró képességének grafikonja a tengerszint feletti magasság függvényében 4 t hasznos terhelés mellett

Az ábrán látható, hogy a hegyi gépkocsi megőrzi vonóerejét (teherbíró képességét) 2000 m magasságig, a hátsóhíd hegyi áttételre történő átkapcsolás nélkül, a motor feltöltésből eredő teljesítmény-megőrzés révén.

A hegyi áttétel bekapcsolásakor a vonóerő kb. 18 %-kal megnő, és 2000-3500 m magassághatárok között magasabb marad, mint a széria gyártású gépkocsik vonóereje a tengerszintnek megfelelő magasságon.

3500 m. magasságtól kezdődően a vonóerő a magasságtól függő teljesítményvesztés törvényének megfelelően csökken, és 4000 m-es magasságban hozzávetőlegesen 8 %-kal alacsonyabb lesz, mint a szériagyártású gépkocsik vonóereje a tengerszintnek megfelelő magasságon.

A sebességváltó öt fokozatát a kétfokozatú kettős főáttétellel kombinálva biztosítható a gép-

kocsi legelőnyösebb üzemi ebessége, emelkedőn és lejtőn, a motor teljesítményének legjobb kihasználása és a leggazdaságosabb üzemanyag fogyasztás mellett.

A hátsó híd-csoport sikeresen megoldotta feladatát: rajzaik alapján megrendelték a hegyi áttétel fogaskerekeit és a többi alkatrészeket, amelyek a szériadaraboktól eltérőek voltak.

Kiszámolták, hogy a meglévő ötfokozatú sebességváltást a kétfokozatú kettős fő áttétellel kombinálva, hogyan biztosítható a gépkocsi legelőnyösebb üzemi sebessége, emelkedőn és lejtőn, a motorteljesítmény maximális kihasználása és leggazdaságosabb üzemanyag fogyasztás mellett.

FÉKRENDSZER

A hegyvidéken használatos gépkocsikkal szemben támasztott műszaki követelmények között szerepelt, hogy: „A legmegbízhatóbb fékrendszert kell alkalmazni".

E célból, a szokásos fékrendszeren túlmenően, az Intézetben egy kettős-működésű kézi fékrendszert konstruáltak, amelynél az első erőátviteli fokozatról a másodikra való áttevés automatikusan megy végbe. Ennek a féknek az előnyei a következők:

1. A fékbetétekre gyakorolt jelentős erőhatás biztosításának képessége;
2. Biztonságos működés a fékező berendezés különböző, sőt jelentős holtjátéka esetén a rudazásokban.

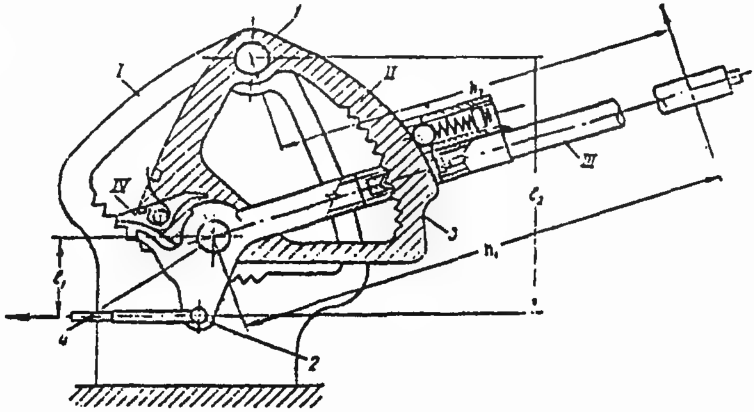
Ez a körülmény különösen fontos jelentőséggel bír, mivel a különböző terhelések melletti, eltérő mértékű hátsó rugó-süllyedés következtében a tengelyek közötti távolság valamennyit változik, ilymódon a fékrendszer holtjátéka is megváltozik.

Úgy döntöttek, hogy ezen kívül a kipufogó-csőbe egy reteszt is betesznek, amelynek a szabályozókarja a gépkocsivezető keze-ügyében van. Ezzel szabályozni lehet a kipufogógázok távozását, azaz motorral lehet fékezni.

A HD-400 típusú gépkocsira a szokásos fékrendszer mellett felszerelésre került egy az Intézetben kifejlesztett kettős-működésű, az áttételi viszonyt automatikusan váltó kézifék. Az ábra ennek a kettős karral működő kéziféknek az elvi működési sémáját szemlélteti.

A fogantyú elfordítása először az 1. pont körül történik addig, amíg a rudazat teljes holtjátéka átfogásra nem kerül, ebben az esetben a karok kölcsönös viszonya 4,6: 1.

Amikor a teljes holtjáték átfogásra került és a fékpofák felfekszenek a dobra, a 2. pontban olyan erő keletkezik, amely képes a 3. fészekből kiemelni a golyót. A fogantyú további mozgatása a 4. pont körül történik a karok 1,4 : 1 értékű viszonya mellett.



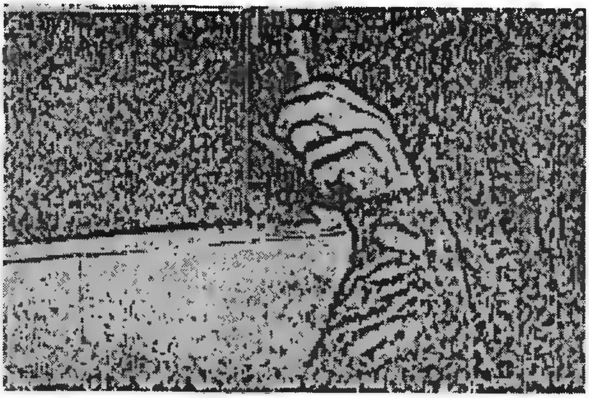
A kézifék vázlata

A fogantyú további mozgatása a fogazott szegmens mentén olyan erőhatást hoz létre, amely a fékpofákat a dobhoz szorítja. A kisebb erőátvitelről a nagyobbra való áttérés automatikusan történik.

Ennek a féknek az előnyei a következők:

1. jelentős erőt képes garantálni a fékpofákra;
2. a fékrendszer különböző, sőt jelentős holtjátékai esetén is megbízható működés. Ez a körülmény különösen fontos jelentőségű, mivel különböző terhelés mellett a hátsó rugók eltérő lesüllyedés következtében a tengelytávolság bizonyos mértékben megváltozik, ily módon a holtjáték is változik;
3. az egyik kar áttételről a másikba történő áttérés automatikus; a kar teljes felemelése nem több 60-80-nál, ami igen kedvező a fülkében történő elhelyezés szempontjából.

A maximális megbízhatóság és gazdaságosság biztosítása céljából, különösen hosszú lejtőn, motorfék, vagy ún. kipufogófék is alkalmazható. Ez nem idézi elő a fékbetétek, fékdob túlmelegedést és fokozott kopását.



Kipufogó fék

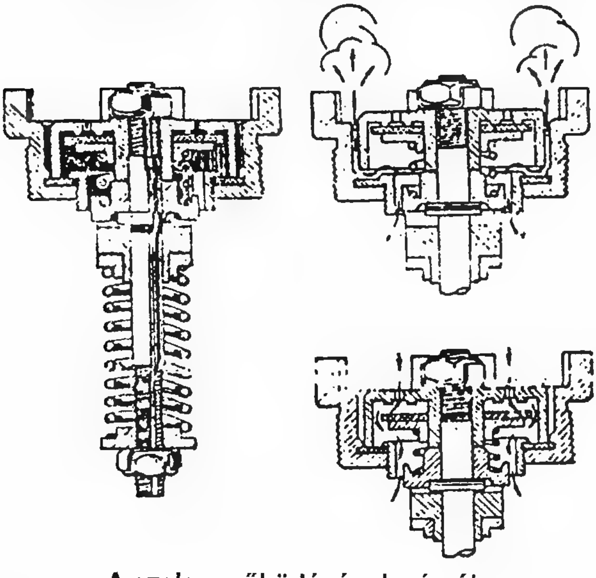
E célból a kipufogó-csőben egy kis reteszes szerkezet van elhelyezve, amelynek működtető karja a gépkocsivezető keze közelében található (15. ábra). Ezzel a kipufogó gázok útja teljesen lezárható. A lejtőkön rendszerint az alacsonyabb sebesség fokozatot kapcsolják, kb. azt, amelylyel a gépkocsi képes feljutni egy ilyen emelkedőn.

Ily módon a kipufogó fék lehetővé teszi a megbízható működést még nagyobb sebességnél is, lejtőn lefelé, aminek eredményeként növekszik a gépkocsi átlag sebessége a hegyi utakon.

HŰTŐRENDSZER

Még egy, nem kevéssé fontos feladat – a hűtőrendszer és a víz felforrásának megakadályozása. Mint ismeretes 2000 m-es magasságban a víz 93 C°-nál, 4000 m-en pedig 87 C°-nál forr.

Bruzer Zoltán – egy fiatal mérnök, a „Gépjárművek hűtési rendszerének vizsgálata és fejlesztésének egyes kérdései" („Témák az Autóipari Kutatóintézet 20 éves munkájából" gyűjteményében publikált tudományos munka) specialistája – nem túl sokáig vesződött a maga „szamovár"-jával. Először is konstruált egy olyan vízhűtőt, amelynek felülete 50%-kal nagyobb volt, mint a sorozatgyártású gépkocsikban alkalmazottaké. Másodszor, javasolta, hogy a hűtővíz rendszer hermetikusan zárt legyen, és beiktatott egy oda-vissza irányban működő speciális szelepet. Ennek a konstrukciós megoldásnak egy sor oka volt: – először a feltöltéses motor forszírozott üzeme intenzívebb hűtést igényel; másodszor – a víz egy része még a kompresszor utáni, a levegő



A szelep működésének sémája

hűtésére beiktatott ellen áramú hűtőben is melegszik. Ezen kívül a gépkocsi csaknem szüntelenül emelkedőkön üzemel, ami szintén erőteljes hűtést igényel.

Az ábrán ennek, a radiátor felső pontján elhelyezett szelepnek az elvi működési sémája látható. A szelep rugó meghúzása révén, 1,2 atm nyomásra van beállítva. A gőz fokozza a nyomást a hűtőben, azáltal megemeli a víz forráspontját. Amikor a nyomás a megadott érték felé emelkedik, a szelep felemelkedik és kiengedi a felesleges gőzt.

A hűtőrendszerben uralkodó túl alacsony nyomás – lehűlés – esetén, a külső levegő a szelepházon lévő nyíláson keresztül jut a radiátorba, leküzdve a második rugót és leengedve a szeleptányért.

* * *

„A mese hamar elmesélhető, de a tettet véghez vinni soká tart" — szól az orosz közmondás.

A feladat világos. A konstruktőrök hozzáfogtak hozzá fogtak a munkához. A rajztáblákon pontos ábrák jelentek meg: a motor, a kompresszor, köztük az áttétel..., de hogyan lehet a legjobban ezeket összekötni?

Íme a sorozatgyártású teherautó hátsó hídja, két pár fogaskerék, ház, közöttük az áttétel... Hogyan lehetne mindezt úgy elhelyezni, hogy ne legyen ormótlan, ne lógjon, ne húzzon egyik oldalra sem, ne..., és így tovább.

Lehet ilyen megoldást is, meg olyan megoldást is alkalmazni. Összegyűlnek a rajztábla, az asztal körül. Megvitatnak, kritizálnak, saját elképzeléseiket javasolják, vázolják a saját változatukat, vitatkoznak, bizonygatnak...

Jönnek a Kísérleti osztály mérnökei – nekik kell majd mindezt összeszerelni, kipróbálni. A saját szempontból értékelik a konstrukciót:

— Hogyan veszed le a kompresszornak ezt a könyökáttételét, ha szükség lesz rá? Micsoda, az egész konzolt le kell venni? Nem! Ezt készítsd el úgy, hogy az áttételhez kulccsal könnyen hozzá lehessen férni.

A másik azt mondja:

— Nem különösen kényelmes a redukciós áttétel kapcsoló karjának elhelyezkedése. Figyelembe kell venni, hogy a kézi kar a vezető keze-ügyében, nem pedig lent legyen. — És így tovább.

Jönnek a technológiai részlegből és a műhelyből is, és nemcsak a mieink, intézetbeliek, hanem a gyáriak is, akiktől az öntvényeket, fogaskerekeket és más elemeket rendeltünk. Nekik is megvannak a saját elképzeléseik és észrevételeik:

— A kompresszorház fala csak papíron lehet 3 mm. Vastag, hiszen ez aluminium ötvözet, nem pedig acél...

— Miért szükséges mikronos pontosság a bütykös tárcsás tengelykapcsoló megmunkálásánál?

— Minek csiszolni a konzol támfelületeit? Hiszen ott gumi alátétek vannak?

És így tovább.

A konstruktörök védik saját álláspontjukat, néha kénytelenek egyetérteni az észrevételekkel. Vitatkoznak, bizonygatnak; átalakítanak vagy meghagyják azt, ami volt.

Gyakran későig elüldögélnek, észre sem véve az időt. Egyszer csak csöng a telefon; aki legközelebb van felveszi a kagylót, ijedté válik az arca és – kezével betakarva a kagylót – kiáltja: Pista! (vagy Zoli, vagy Tomi) futás!

Pista elszakad a vitától, szintén rémülten néz az órára és szalad.

— Én vagyok édesem... Igen, igen... Ah, teljesen kiment a fejemből... galambom, galambocskám... Csókollak... puszi...

Hasonló eset nem egyszer megtörtént, majdnem mindegyik fiatal konstruktőrrel, különböző változatokban. A konstruktőri munka – alkotás. Teljesen hatalmába keríti az embert, annyira, hogy tényleg, minden más kimegy a fejéből. Gyakran okoz a közeli hozzátartozóknak apró, sőt nagyobb kellemetlenségeket is. Boldogság, ha a közelállók ezt megértik és megbocsátják...

Otthon viccelve bemutattam egy ilyen jelenetet: milyen szívesen beszélgetnek a fiatalok feleségükkel; és lám – egyszer fényes nappal csöng a telefonom. Felveszem a kagylót:

— Galambom te vagy? Itt én vagyok. Ma hatkor. Megbeszéltük? Na, szervusz! Galambocskám! Viszontlátásra, én kis galambom. Nálunk senki sem hallotta a beszélgetésünket; elnevettem magam. Eszembe jutott, hogyan dicsértem fiatal mérnökeinket, és letettem a kagylót. A férjemnél viszont, akik véletlenül tanúi voltak ennek a monológnak, összenéztek, és azt mondták:

— Nézd csak, az öregünk barátnőt csípett fel!

* * *

Megy az idő. A konstruktőri munka befejeződött. Minden alkatrész elkészült. Össze lett szerelve minden új gép és részegység. Most a Kísérleti Osztály dolgozói fogtak munkához. Ezek már nem rajzok, nem papírok.

Összeszerelték, és próbapadra állították a kompresszoros, konzolos módosított motort.

Egy különleges meghajtással ellátott berendezésen próbálják a kettős-áttételű hátsó hidat.

Külön ellenőrzik a fékrendszert – hogyan sikerült.

Felszabadítottak egy helyet a speciális biztonsági szeleppel ellátott új, megnövelt hűtővel rendelkező hűtőrendszer ellenőrzéséhez is.

Most a konstruktőrök járnak a Csóka utcába, tolongnak a rajztáblákból kinőtt „élő" konstrukcióik körül. Saját kezükbe veszik a motor próbapad, a sebességváltó karjait. Egyenesen nem lehet elszakítani őket saját gyerekeiktől. Meghallgatták a véleményeket, észrevételeket, a tréfás és komoly kritikát. És, ha kellett, leállították a vizsgálatokat; újra rajzok, újr gyártás, összeszerelés és vizsgálatok. Amíg a szükséges állapot meg nem valósult.

1955. novemberben az Autó és Traktor Igazgatóság Műszaki Tanácsa ellenőrizte és jóváhagyta az Intézet (JAFI) HD-400 típusú hegyi gépkocsi létrehozásával kapcsolatos munkáinak eredményeit.

Úgy tűnt, hogy ez minden! A feladat teljesítve. De hol van még az! Csak most kezdődik a legfontosabb: el kell helyezni az összes gépegységet és részdarabot a széria teherautókon, el kell végezni a közúti vizsgálatokat, legalább 10 000 km-t meg kell tenni hegyi útviszonyok között, azaz emelkedőkön és lejtőkön.

A Csepel Autógyár összeszerelt három kísérleti teherautót az összes modifikációval, és 1955. decemberben megkezdődtek a közúti vizsgálatok.

Kiválasztották az útvonalat – a Mátra hegyeit. Hol máshol?

A Mátra hegység a Kárpátok lankás nyúlványa. Legnagyobb tengerszint feletti magassága 1000 m (csak 1000 m). Ezért a vizsgálatokhoz fojtószelepes légtartályt kellett alkalmazni, amely levegőritkulást hoz létre a beszívásnál. A tartályt a gépkocsi platóján helyezték el.

A mátrai utak emelkedőivel és lejtőivel küzdve, a gépkocsi motorja ritkított levegőt szívott be a tartályból, ily módon létrejöttek a magas hegyiekhez közeli körülmények. Természetesen csak megközelítőleg, mert a kipufogások továbbra is a normál atmoszférába távoznak.

A három teljesen megterhelt teharautó bejárta a Mátra útjait valamennyi sebességgel és fékezéssel. Mérték az üzem és kenőolaj fogyasztást, szabályozták az üzemanyag adagolást.

Az Intézet ezeknek a közúti vizsgálatoknak az elvégzését a HD-400-asok vezető mérnökére, Somhegyi Kristófra, illetve a Kísérleti Osztálytól Tóth Gy. Istvánra és Szabó Sándorra bízta.

Az útvizsgálatok három hónapja alatt a gépkocsik mindegyike 10 000 km-t futott.

Az időjárással mit sem törődve, az Intézet mérnökei, konstruktőrei és a kísérleti osztályosok, egész télen, ahol csak tudták, Somhegyi Kristófra vadásztak és kértek tőle engedélyt, hogy ők maguk is a volán mögé ülhessenek...

— Csak egy órára..., na rendben, félórára. Magam akarom ellenőrizni, hogyan viselkedik a motor...

— Na, Kristóf! Ne légy ilyen undok… Magamnak is ki kell próbálni a fékeket — így a Gergely Tibor.
— Kristóf! Nézd, jössz te még a mi utcánkba, hiszen csak fel akarok menni a Kékesre…
— Pista…
— Kristóf…

Kristóf maga is szívesen egyezett bele, de különösen a gépkocsivezetők nem akarták átadni a volánt. De azért mégiscsak átültek, és nem vették le szemüket a boldoggá tett mérnökök kezéről és lábáról…

1956 márciusában befejeződtek a közúti vizsgálatok. Az Intézetbe a három teherautót műszaki vizsgálatnak vetették alá, elvégezték a szükséges változtatásokat; aztán átadták őket a „kozmetikusoknak". Lemosták, begyógyították a külső karcolásokat, horpadásokat. Egyszóval a „hegyi teherautók" olyanok lettek, mint három „eladó mennyasszony".

A Külkereskedelmi Minisztérium magára vállalta a Kínába, a tibeti hegyi utakon történő bevizsgálásra szállítás költségeit.

A vizsgálatok elvégzésével az Intéztet bízták meg. Azok után, hogy a MOGÜRT felvette a kapcsolatot a kínai hivatalos szervekkel, a három kifogástalan HD-400 típusú hegyi teherautót vasúton Kínába szállították.

IV. A VILÁG TETEJÉRE

Milyen romantikus jelző — „A világ teteje"!

Áttérve a prózai valóságra – ez egy fenséges fennsík Közép-Ázsia déli részén; területe kb. 2 millió négyzetkilométer. Itt vannak azok a csúcsok, amelyek 6-7 ezer méter fölé emelkednek. A legmagasabb csúcs a 8 600 métert is eléri.

Ezen a fennsíkon Tibet kb. 900 000 km^2-t foglal el. Nagy része magashegyi sivatag és félsivatag, amelyeket 5-6 ezer méteres hegygerincek szelnek át.

Lakossága mindössze 1,5 millió fő (1953 évi adat). Fővárosa Lhassza, – a lámaizmus vallási központja, a Dalai Láma rezidenciája – amely 3600 méter magasan fekszik. A lámaizmus a buddhizmus tibeti-mongol formája. A VII. századtól kezdve Tibetben a buddhista szerzeteseket LÁMÁ-nak nevezték, a Dalai Láma elnevezés pedig a világi és egyházi hatalmat egyesítő vezető titulus Tibetben.*

Lhassza – kisváros. Lakossága kb. 70-80 ezer fő. A város centrumában egy sziklán, hatalmas palota áll, építését a VII. századra teszik. A kilenc emeletes központi épületet a XVI. században építették.

* N. SZ. E. 13. kötet, 305. old.

Lhassza

A felszabadulás és a Kínai Népköztársasághoz 1951-ben történt csatlakozás után megnőtt Tibet és fővárosa – Lhassza – kulturális és gazdasági jelentősége.

Tibet lakossága többségben a völgyekben elterülő kis településeken, letelepedett életmódot folytat, ahol földműveléssel lehet foglalkozni. Még mindig vannak nomád törzsek; ezek tevét, öszvért és juhot tenyésztenek.

Tibetben az iskolarendszerű képzés lényegében a KNK-hoz való csatlakozás után kezdődött. Addig a gyerekek csak a nagyrészt a teherhordók ösvényei és a földesurak közelében elhelyezkedő kolostorokban tanulhattak

A tibeti irodalom azonban, amely a legősibbek egyike, az ún. „tibeti írás" megalkotásával kezdett fejlődni kb. a VII. században. A „tibeti írás" függőleges, felülről lefelé, akárcsak a kínai, de közelebb áll a mongol betűképekhez.

A tibeti irodalom tanulmányozásában nagy szerepe volt a magyar tudósnak ,,*Kőrösi Csoma Sándornak*, az indiai tudósnak *Szatar Csandrának*, valamint az orosz tudósnak, *F. I. Scserbatszkijnak* és tanítványainak a XIX. században.*

1951-től kezdődően Tibetben a lakott településeken iskolákat kezdtek építeni a gyerek és felnőttek számára, de mindenekelőtt gondoskodni kellett a tanítók felkészítéséről Pekingben, Landzsuban és más egyetemi városokban. A tanítás tibeti nyelven folyik, de egyidejűleg a kínai nyelvet is tanítják.A tibetiek közül sokan üggyel-bajjal beszélnek kínaiul, különösen azok, akik kereskedelemmel foglalkoznak.

Ami a gyógyítást illeti, meg kell hagyni, hogy a szerzetesek-lámák a bűvölés és egyéb varázslatok mellett alkalmazták és alkalmazzák a népi gyógyászat eszközeit. Nagy mennyiségben használják a növényvilág termékeit – különböző füveket, gyökereket és virágokat. Az utóbbi években pedig lehetőség nyílt modern egészségügyi berendezések beszerzésére, így a tibeti kolostorokban a lámák imádkozáson és ráolvasáson kívül röntgenfelvételeket is tudnak készíteni.

Kína gazdasága számára nagy jelentősséggel bírnak Tibet ásványi kincsei: az arany, színesfém ércek, szén. Nagy készletek vannak sóból és bóraxból, van gipsz, antimon, olajpala és egyebek. Egyelőre azonban a tibeti fennsík még kevéssé felfedezett.

Nem lehet csodálkozni azon, hogy az útépítés itt a legfontosabb feladatok közé tartozik.

---

* N. SZ. E. 42. kötet,410, 413. old.

De még azok után is, hogy az országutak átszelik Tibet hegyeit, itt szükség lesz különleges hegyi járművekre. Ezért vállalta magára a kínai Külkereskedelmi Minisztérium a magas hegyi utakra alkalmassá tett magyar teherautók próbaexpedíciójának költségeit az 1954. évi megállapodásának megfelelően.

A kínai Autó Intézet is résztvevője volt az expedíciónak: – A három „HD-400"-as teherautóval együtt ment a „világ tetejére" három ZISZ-150-es típusú teherautó, amelyek közül kettőn kompresszoros motor volt, ezeket a kínai Autó Intézet egy mérnöke kísérte.

Rajtuk kívül ment még egy GAZ-51-es teherautó, amely a kínai fegyveres őrséget vitte.

A Tibet hegyeit ostromló autókaravánban német IFA teherautók is voltak.

A magyar csoport 12 főből állt. Ezek közül 6 gépkocsivezető:

Sárvári István	Csepel Autógyár
Rugyai Andor	Járműfejlesztési Intézet
Tolnai Antal	Járműfejlesztési Intézet
Olajos János	Járműfejlesztési Intézet
Szűcs Antal	MOGÜRT
Galambfalvi Albert	IKARUSZ
Barna Tamás	a pekingi kirendeltségből, aki nagyon hasznosnak bizonyult kínai nyelvtudása miatt.
Pentelényi János	Csepel Autógyár főkonstruktőre,
Somhegyi Kristóf	a csoport műszaki vezetője – JÁFI,
László András	orvos – Kútvölgyi Klinikától.

A magyar csoporthoz tartozott még:

Patkó Imre	újságíró,
Rév Miklós	fotóriporter

Elképzelhető milyen érdekes, gazdag és felejthetetlen élményeket szereztek az utazás résztvevői. Sajnos, mint mondják – „más már nincs, azok meg messze vannak". De megmaradt egy nagyszerű Patkó Imre által írt és Rév Miklós remek felvételeivel illusztrált könyv — „Tibet", amelyet 1957-ben adtak ki. Kár, hogy jelenleg a könyvesboltokban nem kapható. Remélem, hogy a könyvtárakban megvan, és mindenkinek ajánlható, aki első kézből akarja megtudni, milyen volt az akkori idők Tibetje.

Itt pedig megkísérelem röviden, konkréttan leírni, hogyan érte el a három, a magyar autóipar által gyártott HD-400-as teherautó Tibet fővárosát, Lhasszát. Leküzdeve az utak nehézségeit, emelkedőket és lejtőket, a ritka levegőt, több mint 5 000 km-t, egyetlen komoly meghibásodás nélkül.

Ugyanakkor a magyar csapat méltán lehet büszke arra, hogy éppen ők voltak a Tibet fővárosába – Lhasszába – érkező első magyarok.

* * *

Amikor a magyar csoport Pekingbe érkezett repülőn, a teherautók már ott voltak. A gépkocsivezetők gondosan megvizsgálták kocsijaikat, azután a teherautókat vasúton Lanchouba szállították; innen kezdődött az út Lhasszába.

1956. szeptember 5-én az egész magyar csoport Pekingben vonatra ült a legjobb jókívánságok kíséretében. Sziám városában átszálltak, majd vonattal tovább utaztak Lanchouba, ahol végleg felszerelkeztek minden szükséges holmival – meleg ruhával, hálózsákokkal, sőt – oxigén maszkokkal és tartályokkal – három-három darabbal minden fülkéhez. Szóval mindent, amit a vonaton magukkal hoztak, átpakoltak a gépkocsikba.

Lanchou 1500 méter magasan fekszik, nemrég még Tibet előhegyei között fekvő, státuszon kívüli városka volt. 1956-ra a lakosság megháromszorozódott, nem számítva azokat, akik az

építkezésre érkeztek. Több emeletes lakóházakat, szállodát, ipari objektumokat építettek. Építettek iskolákat és óvodákat. Kész volt az épület egy felsőoktatási intézmény számára. Innen kezdődött a frontális támadás a tibeti pangás és elmaradottság ellen. És elsősorban utakat építenek.

A menet szeptember 13-án indult. Az út emelkedett és emelkedett, Sinin városáig elérte a 2250 méter magasságot mindössze 227 km. távolságon. Itt volt az első éjszakai szállás, és az eltört rugók első cseréje.

A továbbiakban eljutottak a 3800 m-es magasságig, kissé lejjebb ereszkedte és megérkeztek Tzokába, mely 3000 méter magasban van. Második éjszakai szállás.

Természetesen nem mindenki viselte el könnyen a magasságot, egyeseknek hasznára voltak az oxigén maszkok.

Ezekben a napokban Pentelényi János és Somhegyi Kristóf néhányszor át ült a kínai ZISZ teherautókra, az ezeket az autókat kísérő kínai mérnök pedig beszállt a Csepel HD-400-as fülkéjébe.

Aztán újból emelkedő, fennsík, lejtő, emelkedő és végül 1031 km (km-óra állása szerint) megtétele után, szeptember17-én megérkeztek a 2620 m magasságban fekvő Kormu városába.

Kormu városa – a tibeti határ előtti utolsó helység, – lényegében ekkor keletkezett egy elszegényedett településből. Most, mint mindenütt a Kínai Népköztársaság területén, itt is lakóházak, ipari objektumok és utak építkezései folytak: – iskoláik, posta, stadion és irodaépületek emelkedtek. Az építkezésen a világ minden márkájú és évjáratú gépkocsijaival dolgoztak, amit csak be lehetett szerezni, de voltak kétkerekű szekér elé fogott öszvérek és tevék is.

Kormuban a műszaki személyzet még egyszer nagyon gondosan felkészítette a kocsikat a Lhasszáig vezető nehéz, csaknem 1500 km-es útra. A pihenésre és a további útra való felkészülésre elment három nap, és szeptember 21-én hajnalban a tehergépkocsi-karaván útra kelt az áhított cél – Lhassza felé!

A levegő tiszta, a hósapkával borított távoli csúcsok egészen közelinek tűnnek. Az út 2700 m magas sivatagi fennsíkon vezet. Itt az utak még érintetlen állapotban vannak – kövesek, egyenetlenek, porosak, hol kisebb, elmosódó, hol mélyebb patakok keresztezik. Híd sehol nincs. Néha a sofőröknek ki kell szállniuk gázlót, vagy ha nincs, – „átkelőhelyet" keresni.

Átkelőhely

Az út egyre emelkedik és emelkedik. Bárhova nézel – hegyek és sivatagok, nagyritkán a távolban települések láthatók, sátrak és kunyhók. A szembejövő tevekaravánok az út szélén haladnak, a tevéken ülőkkel és a gyalogosokkal együtt.

Most az út elkezd meredeken emelkedni a 4540 m-es magasság felé. Itt a gépkocsivezetők le nem veszik szemüket a vízhőmérséklet mérőről: — csak a víz fel ne forrjon a hűtőradiátorban.

Az éjszakai szállás a hágón Fufusiliban van. Az expedíció csaknem minden tagjának fel kellett vennie az oxigén maszkot.

Sátrakban aludtak és László doktor tanácsára mindent a fejük alá raktak, amit csak tudtak. Majdnem mindenki gyengeséget érez. A rugócserét azonban nem hagyták másnapra.

Reggelre a szervezet némileg hozzászokott a ritka levegőhöz, és mégis irigykedve és csodálkozással néztek a helyi lakosokra – ők kitűnően bírják a magasságot, fürgén járnak, könnyen hajolnak, sőt terhet cipelnek; ez utóbbi különösen vonzotta az európaiak figyelmét – hátukra veszik a nehéz málhát, a hevedert a fejükre – homlokukra – teszik. Ily módon, néha kézzel is tartva a terhet, a súlypontot áthelyezik a nyakra és a gerincoszlopra.

A lakosság a legnagyobb szegénység, igénytelenség és elmaradottság benyomását kelti. Még egészen nem rég, itt rabszolgaság volt, de még most is (1956-ot írunk) vannak gazdag földbirtokosok, akiknek a környékbeli lakosság jelentéktelen bérért dolgozik.

A kolostorok körül is vannak települések, amelyek nem néznek ki jobban a többinél, bár a buddhizmus minden ember egyenlőségét tanítja, ami nem zavarja a láma-szerzeteseket abban, hogy passzivitást és a valósággal való megbékélést hirdessék.

Itt Tibetben még nagy a feudális múlt maradványainak hatása. De az expedíció teljes személyzete nyugodtan aludt sátraiban és hálózsákjaiban, tudván, hogy a fegyveres kínai őrség éberen figyeli a környéket.

Reggel pedig – előre! Még nagy és nehéz az út Lhasszáig. A további út szinte nem ereszkedett 4500 m-es magasság alá: – a Tao-Tao-Ho nevű településen ebédszünet és pihenő, a magasság 4380 méter.

A tibetiek kíváncsian nézetetik a teherautót

A következő éjszakai szállás Vencsöanban – 4675 m. A Hejhoba vezető úton 4650 m magasságban „pihentek".

Körös-körül ugyanaz a sivatagi horizont. Időnként lovasok vagy egyes csoportok sziluettjei tűnnek fel, de mindez messze, messze a reggeli ködben vagy a vakító nap fényében van.

Útközben ki kellett kerülni egy elhagyott, felborult gépkocsi roncsait – vagy baleset, vagy rablótámadás eredménye. Később pedig az expedíciót kísérő Dzsipet kellett felhúzni az útra, mert lecsúszott az út széléről és félő volt, hogy a hasadékba zuhan.

Hejhotól kezdve a környék kezdett megváltozni: – fák jelentek meg, amit majdnem

Úti kalandok

Lancsoutól kezdve nem láttak, és általában a sivatagi kép mindinkább helyet adott a zöld domboknak, sőt – megművelt földterületeknek, amelyek teraszosan ereszkedtek a folyóhoz. A folyó mögött ják, öszvér, és juhnyájak látszottak.

Minél közelebb van Lhassza, annál gyakoribbak a megművelt területek és kisebb városok lapos tetejű házaikkal.

Lassacskán a magas hegyeket dombok váltották fel, és mind gyakrabban tűntek fel zöld völgyek.

Hejhotól 340 km-t sokkal nagyobb sebességgel tettek meg, mivel az út összehasonlíthatatlanul jobb lett; és minél közelebb értek Lhasszához, annál észrevehetőbb lett, hogy gondozzák és normális állapotban tartják. Az úton megjelentek a közeli települések lakói és a kolostorok szerzetesei.

Egy hídhoz értek, amely előtt őrség állt: – egy kínai és egy tibeti – mindkettő fegyverrel.

Ők nyugodtan átengedték az autókat; a Csepel HD-400-as teherautók vezetői pedig boldogan mosolyogva még tisztelegtek is az őrségnek – valóban megérkeztünk?!

Megálltak a sziklás emelkedő lábánál. A hegycsúcson – fehér kőből épített épületcsoport — Tibet uralkodó rezidenciája.

...meglátják-e Csepelecskéink Tibet fővárosát? És lám, itt vagyunk Lhasszában

Azt, amit annyira el akart érni nagy honfitársunk – Körösi Csoma Sándor –, de nem sikerült... ezt elérte 12 magyar, aki több ezer kilométeres utat tett meg hazai autókon.

A magyar csoportot melegen és szívélyesen fogadta a Kínai Kommunista Párt Tibeti Bizottságának titkára Lhassza modern szállodájában.

Mosolyogva kérdezte:

— Nehezen sikerült eljutni Lhasszába?

A sofőrök és minden jelenlévő egymásra nézett. Nehéz volt? Érdemes-e erről beszélni? Hiszen itt vagyunk, elértük a célt. Itt Lasszában 1956. szeptember 25-én!

Elhelyezkedtek a kényelmes szállodában, a kínai szakács remekül készíti az európai ételeket, és bár fürdőszoba nincs, de van melegvíz és annyi hét után normális ágyban lehet aludni.

A következő napon pihentek és jártak egyet a városban.

Az expedíció résztvevői sok, korábban teljesen ismeretlen dolgot tudtak meg. Saját szemükkel látták azokat az embereket, akik számára évszázadokon át nem változtak az életfeltételek. Megismerkedtek egy néppel, amely megállt fejlődésében. A XVIII., és a XIX., és a XX. század civilizációja valahol lent fejlődött; ott valahol virágzott a tudomány és a kultúra, a gyerekek valahol iskolába jártak, a fiatalok képesítést szereztek, művészeti alkotásokat hoztak létre: – festményeket, szobrokat, zeneműveket; az emberi munkát kiváltó gépeket, az emberiséget óceánokon és kontinenseken át összekapcsoló műszereket – telefont, távírót, rádiót alkottak, nem beszélve az űrrepülésről és űrszondákról.

Tibeten a civilizáció gyümölcseit csak egy szűk kör élvezte, amely földet birtokolt, uralkodott és elnyomott másokat, amely kezébe kerítette mind az anyagi javakat, mind a szellemi befolyást.

Csak néhány évvel ezelőtt, 1951-től kezdődően tudta a Kínai Népköztársaság megkezdeni a tibeti lakosság felzárkóztatását legalább a saját életszínvonalához.

5 év jelentéktelen idő az életszínvonal és kultúra (inkább civilizáció), bármilyem megváltoztatásához. De mégiscsak a kezdet.

Lhassza városi vezetői igyekeztek megmutatni a magyar vendégeknek minden régi és új érdekességet.

Azután,. hogy a gépkocsivezetők és a csoport többi tagja kipihenték magukat, és magukhoz tértek a nehéz út után, lehetővé tették számukra, hogy megismerkedjenek az ősrégi kolostorral, a buddhista szerzetesek ajkáról hallgassák a legendákat és mondákat, a láma-dinasztiák történetét és sok minden egyebet, valamint megnézzék, hogyan élnek.

Jártak egy új zöldség- és gyümölcstermesztő gazdaságban, ahol a magyarok csodálkozására paradicsomot, uborkát, salátát is termesztettek – mindezt 3,5 ezer méteres magasságban. Itt jutott eszükbe, hogy Lhassza ugyanazon a szélességi körön fekszik, mint például Kairó.

Elutaztak egy faluba, ahol évszázados hagyományok szerint vezetik a gazdaságot – kukoricát vetnek, jakokat és juhokat tenyésztenek, és mindezt szánalmas fizetségért adják oda a földesúrnak.

Láttak ünnepi táncot és éneklést.

Megismerkedtek a nemrég alakult nőszervezettel.

Voltak egy nemrég épített klinikán, ahol főleg kínai orvosok dolgoznak, de már vannak tibetiek is.

Szóval, sok érdekeset láttak és hallottak.

Néhány napos lhasszai tartózkodás után Somhegyi Kristóf – a magyar csoport vezetője – hivatalos értesítést kapott, hogy holnap 13 órakor fogadja őket a XIV. Dalai Láma.

Mindenki kiöltözött, megborotválkozott, sőt még meg is fésülték egymást. Magukkal vitték az otthonról hozott ajándékokat: – először is, természetesen, a hagyományos tibeti ajándékot – fehér sálat – a baráti figyelmesség jelképét, aztán a MOM gyártmányú magyar magnót. A Dalai Láma barátságosan fogadta őket, erről-arról beszélgetett velük, elvtársaknak nevezte őket, sőt lefényképeztette magát az egész magyar csoporttal.*

Így szaladt el tíz nap.

Újra elfoglalták magukat az autókkal. A visszaút, bár többé-kevésbé ismerős, azonban ugyanazok a hegyek, hágók, lejtők és emelkedők, ugyanaz a ritka levegő, amelyhez ugyan a szervezet kissé hozzászokott, de csak kissé...

Elbúcsúztak az új vendégszerető ismerősöktől, és 1956. október 5-én visszaindultak.

---

* Ismeretes, hogy a tibeti reakciós körök, amelyek nem békéltek meg az új államrenddel, 1959. márciusában, katonai puccsot akartak véghez vinni. Leverték őket, de a 24 esztendős Dalai Láma, ugyanaz, aki most, 1956-ban még Tibet polgári és vallási vezetőjének posztját foglalja el – velük együtt Indiába távozott, és a mai napig ott van.

Megkezdődött a felkapaszkodás a Tangháisung csúcsára — 4200 méter.

Nehogy elfelejtsék, hogy a „haza út" szintén kísérlet útvonal, ismét jelentkeztek a rugók.

— Igen, igen, ne feledjék — ismételgette újra és újra Somhegyi Kristóf. — Csak a próbaút felét tettük meg, Az egész minimum 5000 kilométer.

Megjavították, mentek tovább…

… ismét jelentkeztek a rugók

Körülöttük néma hegycsúcsok. A sofőrök nem vették le a szemüket az útról, a műszerekről, hallgatták a szívverést – a motorok működését.

A panorámában talán csak Patkó Imre és Rév Miklós gyönyörködhettek – az egyik írt, a másik fényképezett.

Körmuig még két éjszakai megálló volt, majd az ötödik nap estéjén, 1157 km megtétele után megérkeztek a városba.

Ismerős város, ismerős tennivalók – a kocsikon el kell végezni a szükséges teljes műszaki átvizsgálást és fel kell készíteni őket a további útra. Rendbe kell tenni a jelentéshez szükséges úti feljegyzéseket. Hagyni kell az autókat pihenni, de maguknak is kissé pihenniük kell.

Október 14-én elindultak. Bár az út nem rövid – 1700 km., olyan magasságok, mint amilyeneken voltak, többé nem várhatók, a legmagasabb hágó Tacajda 3300 m, majd Ansi 1400 m.

Éjszakázás Jumenben, majd Lanchou… Itt meg lehet mosakodni, és kialhatják magukat…

Pentelényi és Somhegyi bezárják az úti feljegyzéseket, összeszámolják a kilométereket, az üzem- és kenőolaj fogyasztást. Előkészítik a teljes útra vonatkozó jelentést, beleértve az összes észlelt meghibásodást, az összes pozitív és negatív jelenséget.

Megállapodnak a gépkocsik Lanchouból Budapestre vasúton történő szállításáról, kiállítják az okmányokat.

Mielőtt a három gépkocsit a vasútnak átadták volna, a gépkocsivezetők szeretettel lemosták és letisztították a „Csepelecskéiket". Az autók nem okoztak csalódást. Nem volt egyetlen meghibásodás sem a motorokban, sem a kompresszorokban. A hűtőkben nem forrt a víz még 5450 m. magaságban – a legmagasabb hágón – sem. Az összes meredek lejtőn hibátlanul működtek a fékek. Egy dolgot jegyeztek meg a jelentésben: a rugók törését.

Ennek a kiemelkedő expedíciónak minden tagja megérdemelt büszkeséggel hangoztatta: „A magyar autóipar nem csapott be minket".

A sofőrök gratuláltak a Csepel Autógyár főkonstruktőrének, Pentelényi Jánosnak és Somhegyi Kristóf vezető mérnöknek. Ők pedig a maguk részéről őszinte köszönetüket fejezték ki minden gépkocsivezetőnek, akik magas szakmai tudásról tettek tanúbizonyságot a legnehezebb körülmények között.

Most megengedhették maguknak, hogy bort igyanak; és barátilag ittak egymás egészségére.

Aztán vonattal Pekingbe, és onnan — haza.

Minél előbb haza!

* * *

A három HD-400 típusú teherautó 1957. április 19-én érkezett meg Budapestre.

Átadták őket a Járműfejlesztési Intézetnek, ahol két gépkocsit teljesen szétszereltek alapos ellenőrzés és mérés, valamint laborvizsgálatok elvégzése céljából.

A vizsgálópadra mindhárom motort feltették. Azok után, hogy a teljesítmény- és üzemanyag-fogyasztási diagramokat felvették, a motorokat szétszedték, és minden alkatrészüket aprólékosan megvizsgálták és lemérték a kopás megállapítása céljából. Teljes műszaki zárójelentés készült.*

Száraz műszaki nyelven ez a jelentés 83 oldalon írja le a magyar autóipar – a gyárak és a Járműfejlesztési Intézet – dolgozóinak alkotó munkáját.

A záradékban szerényen ez áll: „... a tibeti próbaút azt mutatta, hogy a HD-400 típusú teherautók teljes mértékben megfelelnek a velük szemben támasztott üzemeltetési és gazdaságossági feltételeknek."

A jelentést aláírva, az Intézet igazgatója, Winkler Dezső nem tudta türtőztetni magát, és megjegyezte:

— Ez mégiscsak merész vállalkozás volt...

— Merészség nélkül nincs alkotás — válaszolt azonnal Vörös Boldizsár, az Intézet főmérnöke, aláírva a dokumentumot.

* * *

Minden évben természetesesnek és szükségesnek tartják azt a Parlamentben megtartandó ünnepséget, amelyen kitüntetik az írókat, pedagógusokat, rendezőket, sőt színészeket, akik százezredszer mondják el: „lenni vagy nem lenni..."

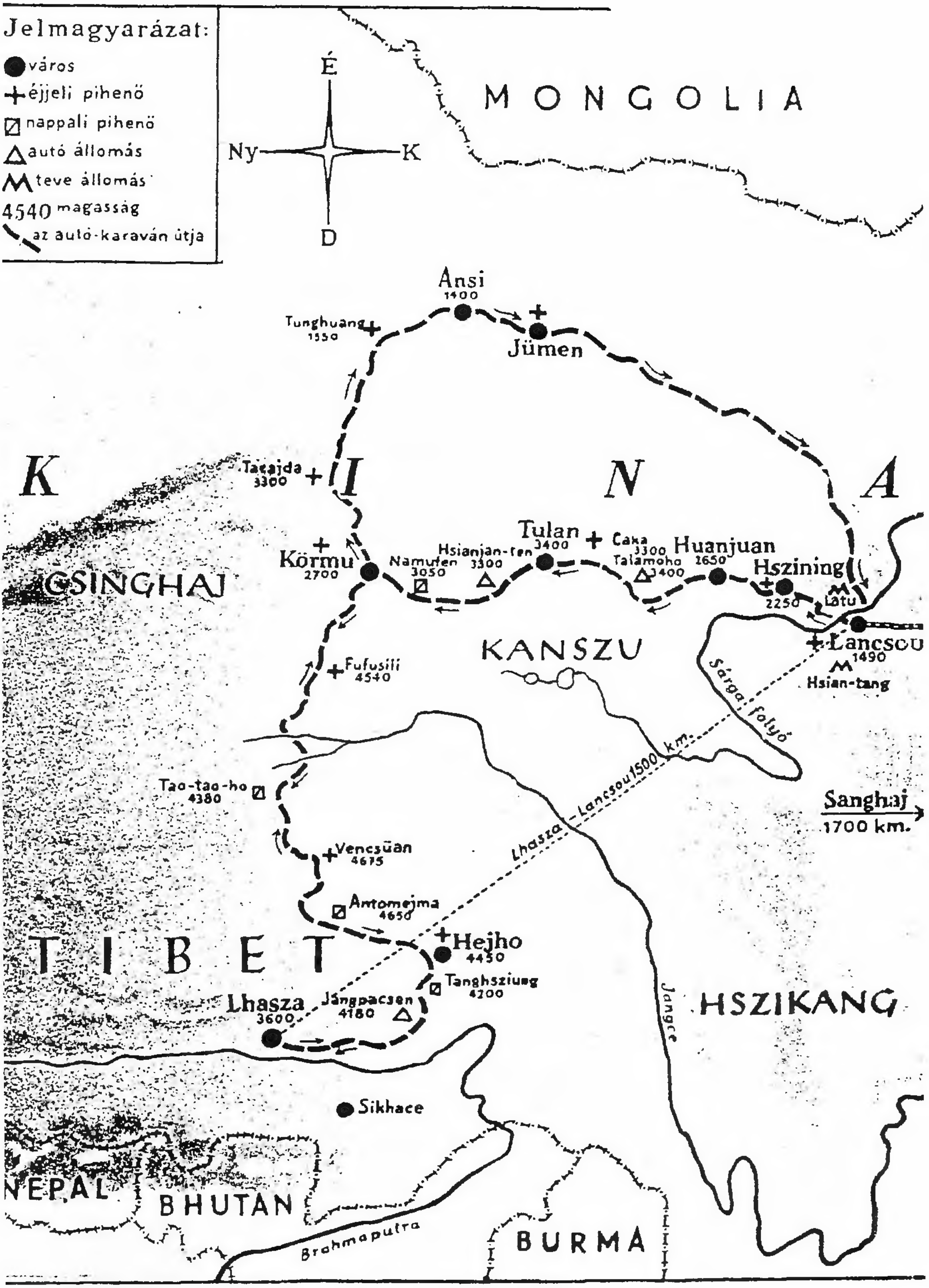
De egy új konstrukció megalkotójáról, arról az emberről, aki saját kezűleg vezetett át egy gépkocsit a 6000 méteres hegy hágóin, még egy díszdobozos kis plecsnivel is elfelejtkezünk megemlékezni.

Most, mielőtt pontot teszünk e könyv végére, ne felejtkezzünk el arról, hogy bemutassuk az olvasóknak az első magyarokat, akik Tibet fővárosában, Lhasszában jártak 1956 októberében.

Íme ők — „a felhők feletti hágók hősei".

Balról jobbra: Olajos János, Sárvári István, Tolnai Antal, Rugyai Andor, Barna Tamás, dr. László András, Dalai Láma, Patkó Imre, Somhegyi Kristóf, Szűcs Antal, Pentelényi János, Galambfalvi Albert

* Jelentés. JÁFI leltári szám: 3383/1957



Jelmagyarázat:
város
éjjeli pihenö
nappali pihenö
autó állomás
teve állomás
4540 magasság
az autó-karaván útja
É
Ny
K
D
MONGOLIA
Ansi
1400
Tunghuang
1550
Jümen
K
I
N
A
Tacajda
3300
Körmu
2700
Namufen
3050
Hsianjan-fen
3300
Tulan
3400
Caka
3300
Talamoho
3400
Huanjuan
1650
Hszining
2250
Latu
Lancsou
1490
Hsian-tang
GSINGHAI
KANSZU
Fufusili
4540
Sárga folyó
Lhasza—Lancsou 1500 km.
Sanghaj
1700 km.
Tao-tao-ho
4380
Vencsüan
4675
Antomejma
4650
Hejho
4450
Tanghsziung
4200
TIBET
Lhasza
3600
Jangpacsen
4180
Jangce
HSZIKANG
Sikhace
NEPAL
BHUTAN
Brahmaputra
BURMA

Tartalom

Az előszó gyanánt 2

I. Az érettségi bizonyítvány 3

II. Tehát Kínába utazunk 8

Csuncin, 1954. október 27-én 18

Kunming 28

Megjegyzés 52

III. Tövises út az új felé 55

IV. A világ tetejére 69

Tartalom 79

Lektorálta: Ferencz Lajos
Nyomdai előkészítés: Galács László

Bíró Eugénia
ISBN 963 430 467 2

Kiadja a Szerző